Conto corrente con la posta

Anno 81° — Numero 239

GAZZETTA UFFICIALE DEL REGNO D'ITALIA

PARTE PRIMA

SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

Roma - Venerdì, 11 ottobre 1940 - Anno XVIII

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA – UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI — TELEFONI: 50-107 - 50-033 - 53-914

CONDIZIONI DI ABBONAMENTO

		Anno	Sem.	Trim.
In Roma, sia presso l'Amministrazione che a domicilio ed in tutto il Regno (Parte I e II)	L.	108	63	45
All'estero (Paesi dell'Unione Postale)	»	240	140	100
In Roma, sia presso l'Amministrazione che a domicilio ed in tutto il Regno (solo Parte I)	»	72	45	31,50
All'estero (Paesi dell'Unione Postale)	»	160	100	70

Abbonamento speciale ai soli fascicoli contenenti i numeri dei titoli obbligazionari sorteggiati per il rimborso, annue L. 45 — Estero L. 100.

Gli abbonati hanno diritto anche ai supplementi ordinari. I supplementi straordinari sono fuori abbonamento.

Il prezzo di vendita di ogni puntata della « Gazzetta Ufficiale » (Parte I e II complessivamente) è fissato in lire 1,35 nel Regno, in lire 3 all'estero.

Per gli annunzi da inserire nella "Gazzetta Ufficiale„ veggansi le norme riportate nella testata della parte seconda

La « Gazzetta Ufficiale » e tutte le altre pubblicazioni ufficiali sono in vendita al pubblico presso i negozi della Libreria dello Stato in Roma, Via XX Settembre, nel palazzo del Ministero delle Finanze; Corso Umberto, 234 (angolo Via Marco Minghetti, 23-24); in Milano, Galleria Vittorio Emanuele, 3; in Napoli, Via Chiaia, 5; e presso le Librerie depositarie di Roma e di tutti i Capiluoghi delle provincie del Regno.

Le inserzioni nella Parte II della « Gazzetta Ufficiale » si ricevono: in ROMA – presso la Libreria dello Stato – Palazzo del Ministero delle Finanze. La sede della Libreria dello Stato in Milano: Galleria Vittorio Emanuele, 3; è autorizzata ad accettare solamente gli avvisi consegnati a mano ed accompagnati dal relativo importo.

SOMMARIO

MINISTERO DELL'AFRICA ITALIANA

Ricompense al valor militare

Regio decreto 25 gennaio 1940-XVIII, *registrato alla Corte dei conti, addì* 17 *aprile* 1940-XVIII, *registro* 3 *Africa Italiana, foglio* 324.

Sono concesse le seguenti ricompense al valor militare per operazioni guerresche in Africa Orientale:

MEDAGLIA D'ARGENTO

Bariagaber Garemariam, muntaz (81232) del X battaglione eritreo, 4ª compagnia.

Teclai Cahsai, ascari (54425) del X battaglione coloniale, 3ª compagnia (*alla memoria*).

MEDAGLIA DI BRONZO

Guarino Luigi di Cesare e fu Russo Rosina, nato a Napoli il 31 ottobre 1890, capitano r. s. del 43° battaglione coloniale.

Simoncini Natale di Luigi e di Luigia Marotto, nato a Aritzo (Nuoro) l'11 ottobre 1904, sottotenente in servizio permanente effettivo del X battaglione coloniale.

Vannetti Vannetto fu Cesiano e fu Iginia Bagnoli, nato a Livorno il 20 agosto 1896, capitano di complemento del 43° battaglione coloniale.
Araià Voldecorcos, ascari (74341) del X battaglione coloniale, 2ª compagnia.
Barachi Bisserat, buluc basci (58113) del X battaglione coloniale, 3ª compagnia.
Cahasè Destà, ascari (71459) del X battaglione coloniale, 3ª compagnia.
Futui Ghegrenegus, ascari (74402) del X battaglione coloniale, 2ª compagnia.
Gherechidan Destà, ascari (74005) del X battaglione coloniale, 1ª compagnia.
Godofà Dossù, muntaz (47883) del X battaglione coloniale, 2ª compagnia.
Hamed Ismail, muntaz (48441) del X battaglione coloniale, 3ª compagnia.
Teclemariam Ghebrecristos, sciumbasci (29453) del X battaglione coloniale, 1ª compagnia.
Tesfasillassè Tellà, ascari (74385) del X battaglione coloniale, 1ª compagnia.
Tuccù Voldesillassè, ascari (73992) del X battaglione coloniale, 1ª compagnia.

CROCE DI GUERRA

Ascione Ugo di Eduardo e di Maria Fabbri, nato a Napoli il 4 giugno 1911, sottotenente di complemento del 43° battaglione coloniale.
Balestra Goffredo di Alfredo e di Olga Sperandini, nato a Macerata il 20 marzo 1914, sottotenente di complemento del 43° battaglione coloniale.
Battiglia Umberto fu Andrea e fu Cornelia Piazza, nato a Ortonovo (La Spezia) il 6 luglio 1909, tenente di complemento del X battaglione coloniale.
Caretto Alfonso di Luigi e di Domenica Pecchio, nato a Torino il 7 settembre 1913, sottotenente di complemento del 43° battaglione coloniale.
Carnesi Nicolò di Filippo e di Norcia Serafina, nato a Piana dei Greci (Palermo) il 9 febbraio 1906, tenente medico di complemento del X battaglione coloniale.
D'Aprile Vincenzo di Gennaro e di Angelillo Filomena, nato a Gioia del Colle (Bari) il 3 febbraio 1911, sottotenente di complemento del X battaglione coloniale.
Di Rosa Francesco di Alfredo e fu Pal Anna, nato a Voerlesch il 24 agosto 1902, tenente di complemento del gruppo bande generale Bellj.
Dominici Giovan Battista fu Matteo e di Morello Benedetta, nato a Licata (Agrigento) il 4 febbraio 1898, tenente di complemento del 43° battaglione coloniale.
Felloni Carlo di Arturo e di Buozzi Teresa, nato a Quartesana (Ferrara) il 6 novembre 1910, tenente di complemento del X battaglione coloniale.
Marinetti Mario, nato a Perugia il 3 maggio 1912, sottotenente di complemento del 43° battaglione coloniale.
Staffa Rosario di Nicola e di Marina Bournes, nato a Castiglione del Lago (Perugia) il 16 luglio 1912, sottotenente di complemento del 43° battaglione coloniale.
Vincentelli Andrea di Giovanni Maria e di Anna Maria Vincentelli, nato a Santa Teresa Gallura (Sassari) il 13 maggio 1912, sottotenente di complemento del 43° battaglione coloniale.
Andeberan Haitù, buluc basci (29859) del X battaglione coloniale, 2ª compagnia.
Araià Tellà, ascari (67123) del X battaglione coloniale.
Barachi Uoldesillassè, buluc basci (24431) del X battaglione coloniale, 1ª compagnia.
Berè Temmanù, buluc basci (31856) del X battaglione coloniale, 2ª compagnia.
Burrù Terfè, buluc basci (44499) del X battaglione coloniale, 2ª compagnia.
Cashai Burrù, sciumbasci (27741) del X battaglione coloniale, 3ª compagnia.
Chidanè Gheremariam, buluc basci (59762) del X battaglione coloniale, 4ª compagnia.
Fessahà Ghebrè, sciumbasci (24668) del X battaglione coloniale, 3ª compagnia.
Fessahiè Hagos, ascari (82023) del X battaglione coloniale, 3ª compagnia.
Fessahiè Temelsò, buluc basci (57998) del X battaglione coloniale, 3ª compagnia.
Ghebreambes Gheremariam, ascari (74365) del X battaglione coloniale, 2ª compagnia.
Gheremeschel Bela, ascari del X battaglione coloniale, 2ª compagnia.
Gheresghier Gherenchiel, muntaz (81954) del X battaglione coloniale, reparto comando.
Gobrù Berè, ascari (74410) del X battaglione coloniale, 2ª compagnia.
Hagos Desù, ascari del X battaglione coloniale, 1ª compagnia
Hailè Andemeschel, buluc basci (57994) del X battaglione coloniale, 3ª compagnia.
Hailemariam Daflà, buluc basci (16847) del X battaglione coloniale, 3ª compagnia.
Hamed Mussa, muntaz (48052) del X battaglione coloniale, 3ª compagnia.
Immesghien Chidei, buluc basci (42793) del X battaglione coloniale, 4ª compagnia.
Immesghen Ghereamlac, ascari (82056) del X battaglione coloniale, 3ª compagnia
Seium Tuoldemedin, buluc basci (44667) del X battaglione coloniale, reparto comando.
Tahamè Uoldesillasse, muntaz (55721) del X battaglione coloniale, 3ª compagnia.
Teclè Gherenchiel, ascari del X battaglione coloniale, 2ª compagnia.
Teclè Messiè, muntaz (58600) del X battaglione coloniale, 1ª compagnia.
Teclenchiel Asbù, buluc basci (20246) del X battaglione coloniale, 1ª compagnia.
Teferi Berhanè, muntaz (42928) del X battaglione coloniale, 4ª compagnia.
Tesfai Brahanè, buluc basci (57991) del X battaglione coloniale, 3ª compagnia.
Tesfai Mahasciò, ascari del X battaglione coloniale, 1ª compagnia.
Tesfai Brahanè, muntaz (47345) del X battaglione coloniale, 3ª compagnia.
Tesfai Cahasai, ascari (82288) del X battaglione coloniale, 2ª compagnia.
Uoldeariat Ogbagherghis, buluc basci (34172) del X battaglione coloniale, 3ª compagnia.
Uoldeghebriel Destà, muntaz (46221) del X battaglione coloniale, 2ª compagnia.
Uoldelibanos Gosciù, buluc basci (36230) del X battaglione coloniale, 4ª compagnia.

(3627)

Regio decreto 19 febbraio 1940-XVIII, registrato alla Corte dei conti addì 4 giugno 1940-XVIII, registro 4 Africa Italiana, foglio n. 367.

Sono concesse le seguenti ricompense al valor militare per operazioni guerresche in Africa Orientale:

MEDAGLIA D'ARGENTO

De Monte Giovanni di Giuseppe, nato a Castel Saraceno (Potenza), sottotenente del XXXVI battaglione coloniale.
Meacci Antonio fu Francesco e fu Sestini Margherita, nato ad Arezzo il 26 ottobre 1895, capitano di complemento del XXVIII battaglione coloniale.
Notarnicola Vitantonio di Giacomo e di Laterza Antonia, nato a Putignano (Bari) il 15 marzo 1911, tenente di complemento del XXXVI battaglione coloniale.

MEDAGLIA DI BRONZO

Allatta Giuseppe di Francesco e di Rindone Adele, nato ad Enna il 10 maggio 1898, tenente di complemento del XXX battaglione coloniale.
Bortolotti Giuseppe fu Vittorio e fu Aimasso Vittoria, nato a Torino il 13 gennaio 1886, 1° capitano di complemento del XXVII battaglione coloniale.
Braida Riccardo di Eugenio e di Ludofhi Saia, nato a Calafat (Romania) il 27 settembre 1908, sottotenente medico di complemento del XXVIII battaglione coloniale.
Curzel Silvio di G. Battista e di Weiss, Ernesta, nato a Caldonazzo (Trento) il 26 gennaio 1909, tenente di complemento del XXVII battaglione coloniale.
Fezzi Giovanni fu Adolfo e fu Alchera Camilla, nato a Rezzato (Brescia) il 10 dicembre 1896, capitano di complemento del XXXV battaglione coloniale.
Fisco Vito di Faustino e di Rosano Nunzia, nato a Trapani il 29 marzo 1914, sottotenente complemento del XXVII battaglione coloniale.
Noè Aldo di fu Carlo e di De Leo Delia, nato a Voghera (Pavia) l'8 ottobre 1911, sottotenente s.p.e. della LIV banda d'istruzione.

Pellegrini Stefano di Vito e di Martino Antonia Rosa, nato a Polignano a Mare (Bari) il 28 gennaio 1909, tenente complemento del XXVIII battaglione coloniale.

Picano Giuseppe, nato a Sessa Aurunca (Napoli) il 2 ottobre 1894, capitano complemento del IX battaglione coloniale.

Villari Gabriele, nato a Palermo il 21 aprile 1894, capitano complemento del IX battaglione coloniale.

Visintini Enea di Giorgio e di Clun Antonietta, nato a Fiume il 12 marzo 1912, sottotenente complemento del XXVII battaglione coloniale.

CROCE DI GUERRA

Arthemalle Tito di Giuseppe, nato a Dolianova (Cagliari) il 2 luglio 1908, sottotenente complemento del IX battaglione coloniale.

Baroli Angelo di fu Gio Batta e di Rudi Adelaide, nato a Suno (Novara) il 19 luglio 1896, capitano complemento del XXX battaglione coloniale.

Belfiore Giuseppe, nato a Gangi (Palermo) il 1° maggio 1915, sottotenente di complemento del IX battaglione coloniale.

Bosano Luigi di Francesco e di Caiati Francesca, nato a Genova Rivarolo (Genova) l'11 marzo 1908, sottotenente di complemento del XXVII battaglione coloniale.

Ferrante Zanetto di Giuseppe e di Prisco Francesca, nato a San Pietro a Maida (Napoli) il 21 aprile 1910, sottotenente complemento del XXX battaglione coloniale.

Ferraresi Verardo di Anselmo e di Penitenti Ermelinda, nato a Quingentale (Mantova) il 21 gennaio 1896, tenente complemento del XXX battaglione coloniale.

Francoli Giuseppe, nato a Campodolcino (Sondrio) l'8 gennaio 1907, sottotenente medico complemento del IX battaglione coloniale:

Iacomoni Gismondo di Adolfo e di Basini Rosa, nato a Forlì il 15 settembre 1910, sottotenente del XXXII battaglione coloniale.

Landolfi Angelo di Francesco, nato a Paolisi (Benevento), sottotenente del XXXV battaglione coloniale.

Olla Atzeni Dario di Enrico e di Atzeni Angela, nato a Iglesias (Cagliari) il 14 novembre 1897, capitano complemento del II battaglione coloniale di formazione.

Onorato Achille di Giovanni e di Colonna Assunta, nato a La Maddalena (Sassari) il 27 dicembre 1911, sottotenente complemento della 15ª batteria da posizione.

Palmieri Marco di Giuseppe, nato a Borrello (Chieti) il 1° luglio 1893, sottotenente complemento del IX battaglione coloniale.

Romeo Nunzio di Nicola e di Romeo Maria, nato a Comiso (Ragusa) il 13 maggio 1905, tenente medico di complemento del XXVII battaglione coloniale.

Ronconi Alfredo fu Italia Teresa, nato ad Adria (Rovigo), il 18 giugno 1905, sergente maggiore del XXVII battaglione coloniale.

Scambia Giovanni di Vitaliano e di Pennestri Teresa, nato a Reggio Calabria il 6 gennaio 1913, sottotenente di complemento del V gruppo artiglieria someggiata coloniale.

Trevisiol Giuseppe di Antonio e fu Nardi Vittoria, nato a Noale (Venezia) il 7 dicembre 1912, sottotenente di complemento della VIII brigata coloniale.

(3630)

Regio decreto 25 gennaio 1940-XVIII, registrato alla Corte dei conti, addì 4 maggio 1940-XVIII, registro 4 Africa Italiana, foglio 30.

Sono concesse le seguenti ricompense al valor militare per operazioni guerresche in Africa Orientale:

MEDAGLIA D'ARGENTO

Zacconi Bartolomeo di Emanuele e fu Boari Teresa, nato a Bologna il 26 ottobre 1911, sottotenente di complemento della banda del Seraé.

MEDAGLIA DI BRONZO

Antonucci Verino di Rocco e fu De Luca Teresa, nato a Villamagna (Chieti) il 6 aprile 1901, camicia nera del 336° battaglione CC. NN. « Pusteria ».

Finarolli Pietro fu Giuseppe e di Rossi Custoda, nato a San Giovanni Lipione (Chieti) il 13 gennaio 1913, camicia nera della 155ª legione CC. NN., 336° battaglione « Pusteria ».

Fortin Augusto, nato a Monselice (Padova) il 26 gennaio 1913, camicia nera del gruppo CC. NN. « Cirene ».

Gobbi Aldo di Achille e di Bottazzo Teresa, nato a Chirignago (Venezia) il 30 gennaio 1913, sergente del gruppo artiglieria motorizzata « Cirene ».

CROCE DI GUERRA

Arcori Luciano di Gino, nato a Firenze il 15 luglio 1913, camicia nera scelta del nucleo sussistenza CC. NN. « Cirene ».

Bellissario Giuseppe fu Pietro e di Anna Casalina, nato ad Acquaviva delle Fonti (Bari) il 6 giugno 1914, sergente della batteria accomp. del gruppo CC. NN. « Cirene ».

Bertoli Emilio di Angelo e fu Burigana Maria, nato a Venezia il 20 febbraio 1910, camicia nera scelta del gruppo CC. NN. « Cirene ».

Costantino Nicola di Paolo e di Recce Caterina, nato a Casalvecchio di Puglia (Foggia) il 22 aprile 1910, camicia nera della 267ª legione, gruppo CC NN. « Cirene ».

Costanzo Giuseppe di Celeste e di Cabrino Elisabetta, nato a Casal Monferrato il 22 settembre 1904, vice caposquadra del gruppo CC. NN. « Cirene ».

De Nicola Francesco di Luigi e di Laura di Molfetta, nato a Terlizzi (Bari) il 18 luglio 1913, sergente del gruppo CC. NN. « Cirene ».

Fanetti Primo di Carlo e fu Viel Giacomina, nato a Sospirolo (Belluno) il 5 settembre 1910, camicia nera del nucleo sussistenza CC. NN. « Cirene ».

Garilli Renzo fu Giovanni e fu Mangiarotti Martina, nato a Monticelli d'Ongina (Piacenza) il 9 gennaio 1909, camicia nera scelta del gruppo CC. NN. « Cirene ».

Germanà Pasquale di Giovanni e di Marano Francesca, nato a Naso (Messina) l'11 novembre 1899, camicia nera scelta della 267ª legione, gruppo CC. NN. « Cirene ».

Lo Cicero Pietro di Pietro e di Ingorva Ignazia, nato a Palermo il 9 maggio 1905, camicia nera del 267° battaglione, gruppo CC. NN. « Cirene ».

Massa Romualdo di Felice e fu Anna Maria Bernucci, nato a Napoli il 26 luglio 1910, 1° segretario di governo della Residenza di Debub-Uoggerat.

Matarazzo Giuseppe di Gabriele e di Capriola Ersilia, nato ad Avellino il 13 febbraio 1909, camicia nera scelta del gruppo CC. NN. « Cirene ».

Moschella Pietro di Onofrio e fu Toscano Grazia, nato a Casalvecchio (Messina) il 12 settembre 1914, soldato della batteria accompagnamento, gruppo CC. NN. « Cirene ».

Nicoletti Francesco di Giuseppe e di Francese Giulia, nato a Napoli il 16 febbraio 1889, tenente colonnello s.p.e. del XX battaglione eritreo.

Perra Lazzaro di Pietro, nato a Cagliari nel 1908, capo squadra M.V.S.N., operaio del cantiere n. 9 Puricelli.

Pugi Umberto di Romolo e di Mungai Corinna, nato a Prato il 23 dicembre 1900, vicecaposquadra M.V.S.N. del gruppo CC. NN. « Cirene ».

Romano Calogero di Salvatore e di La Placca Rosina, nato a Marianopoli (Caltanissetta) il 19 febbraio 1908, vicecaposquadra del gruppo CC. NN. « Cirene ».

Rossi Enrico di Antonio e di Munaretto Emilia, nato a Mestre (Venezia) il 28 agosto 1913, sergente del gruppo CC. NN. « Cirene ».

Taddei Emilio di Raffaele e di Bellissario Francesca, nato a Collelongo (Aquila) il 29 novembre 1911, camicia nera del gruppo CC. NN. « Cirene ».

Tinevra Carmelo fu Filippo e fu Puglieri Maria Rosari, nato ad Aidone (Enna) il 20 dicembre 1910, camicia nera del gruppo CC. NN. « Cirene ».

Todde Antonio fu Giovanni e di Noli Giuseppa, nato a Tiana (Nuoro) il 2 luglio 1895, 1° capo squadra M.V.S.N. della 352ª legione CC. NN. gruppo « Cirene ».

Vittemberge Luigi fu Enrico e di Lombardo Maria, nato a Malvito (Cosenza) il 5 gennaio 1905, camicia nera della 267ª legione Etna, gruppo CC. NN. « Cirene ».

Zattolo Angelo di Calogero e di Licata Croce, nato a Grotte (Agrigento) il 19 settembre 1914, caporale del gruppo CC. NN. « Cirene ».

Adanon Ailù, ascari del gruppo CC. NN. « Cirene ».

Ali Omar, ascari del V battaglione coloniale, gruppo CC. NN. « Cirene ».

Mussa Soliman, muntaz del V battaglione coloniale, gruppo CC. NN. « Cirene ».

Omar Mohamed, ascari del gruppo CC. NN. « Cirene ».

Teclè Kidanè, buluc basci del V battaglione coloniale, gruppo CC. NN. « Cirene ».

Tesfai Alibò, ascari del V battaglione coloniale, gruppo CC. NN. « Cirene ».

Tsegù Negussé, sciumbasci (43511) della II brigata coloniale, gruppo CC. NN. « Cirene ».

(3628)

LEGGI E DECRETI

LEGGE 2 ottobre 1940-XVIII, n. 1369.
Norme sullo stato e l'avanzamento degli ufficiali del Regio esercito durante l'attuale stato di guerra.

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA E DI ALBANIA
IMPERATORE D'ETIOPIA

Il Senato e la Camera dei Fasci e delle Corporazioni, a mezzo delle loro Commissioni legislative, hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

A decorrere dall'11 giugno 1940-XVIII e per tutta la durata della guerra, l'art. 93 della legge 9 maggio 1940-XVIII, n. 370, sull'avanzamento degli ufficiali del Regio esercito, è sostituito dal seguente:

« In tempo di guerra:

a) le promozioni ad anzianità hanno luogo sottoponendo gli ufficiali alla classifica di cui all'art. 12, ma non ai corsi valutativi, agli esperimenti od alla valutazione dei titoli; in conseguenza, i capitani che, nella suddetta classifica, abbiano riportato almeno i prescritti punti minimi decisivi, parziali e totale, sono prescelti per l'avanzamento ad anzianità;

b) si richiedono, per la promozione i periodi di comando di cui all'art. 32, tranne per casi di eccezionali esigenze, da valutarsi dal Ministro per la guerra, e si richiedono in ogni caso i periodi di permanenza minima nel grado di cui all'articolo 31;

c) si effettuano le vacanze obbligatorie stabilite dalle tabelle annesse alla presente legge ».

Art. 2.

Per il periodo di tempo previsto nel primo comma dell'articolo precedente, il primo comma dell'art. 15 della legge 9 maggio 1940-XVIII, n. 370, è sostituito dal seguente:

« Per la valutazione ai fini dell'avanzamento dei tenenti colonnelli, dei colonnelli e dei generali è costituita la Commissione centrale di avanzamento composta dai seguenti membri effettivi:

a) capo di Stato Maggiore dell'esercito, quando non ricopra anche la carica di Sottosegretario di Stato per la guerra;

b) quattro o più generali di corpo d'armata comandanti designati d'armata in servizio permanente nominati dal Ministro per la guerra ».

Art. 3.

Il primo comma dell'art. 72 della suddetta legge 9 maggio 1940-XVIII, n. 370, è sostituito dal seguente:

« L'ufficiale non può essere promosso ad un grado superiore a quello massimo previsto per il proprio ruolo del servizio permanente e, ad ogni modo, non può conseguire, durante la permanenza nella riserva, più di due promozioni, con l'avvertenza però, che il grado di generale di corpo d'armata può essere conseguito soltanto dal generale di divisione che, durante il servizio permanente o quale richiamato dalla riserva in tempo di guerra, abbia tenuto l'effettivo comando di divisione oppure, durante il servizio permanente ed in tempo di guerra, abbia ricoperto la carica di comandante di artiglieria o del genio di armata o di comandante di difesa territoriale o di ispettore d'arma o di direttore generale presso il Ministero della guerra. E' in facoltà del Ministro di considerare valevole a tale effetto anche la carica di ispettore di arma ricoperta durante il tempo di pace ».

Art. 4.

Le disposizioni dell'art. 78 della suddetta legge 9 maggio 1940-XVIII, n. 370, sono applicabili agli ufficiali fuori quadro, fuori organico od in aspettativa per riduzione di quadri senza diritto a richiamo in servizio che, dal 1° settembre 1939-XVII, siano stati impiegati presso enti, comandi od unità approntati o mobilitati.

Art. 5.

Nell'art. 126 della suddetta legge 9 maggio 1940-XVIII, n. 370, dopo le parole « od il corso valutativo » sono aggiunte le seguenti: « per l'anno 1940 ».

Art. 6.

A decorrere dall'11 giugno 1940-XVIII e per tutta la durata dell'attuale guerra, non si applicano le disposizioni contenute nell'art. 95 (limitatamente alla sospensione dell'applicazione degli articoli 31 e 36), e negli articoli 96 e 97 della legge 9 maggio 1940-XVIII, n. 369, sullo stato degli ufficiali del Regio esercito.

Art. 7.

Le disposizioni contenute negli articoli 3, 4 e 5 della presente legge hanno effetto con decorrenza dal 1° gennaio 1940-XVIII.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 2 ottobre 1940-XVIII

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI — DI REVEL

Visto, *il Guardasigilli*: GRANDI

REGIO DECRETO 25 giugno 1940-XVIII, n. 1370.
Emendamenti al regolamento per la navigazione aerea.

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA E DI ALBANIA
IMPERATORE D'ETIOPIA

Visto il R. decreto 20 agosto 1923-I, n. 2207, convertito nella legge 31 gennaio 1926-IV, n. 753, contenente provvedimenti per la navigazione aerea;
Visto il R. decreto 11 gennaio 1925-III, n. 356, che approva il regolamento per la navigazione aerea;
Visti i Regi decreti 21 gennaio 1926-IV, n. 258; 23 gennaio 1927-V, n. 325; 4 maggio 1928-VI, n. 1946; 13 maggio

1928-VI, n. 1555; 17 agosto 1928-VI, n. 2224; 31 ottobre 1929-VIII, n. 2486; 11 aprile 1932-X, n. 998; 2 marzo 1933-XI, n. 673; 18 dicembre 1933-XII, n. 2348; 3 dicembre 1934-XIII, n. 2106; 25 marzo 1935-XIII, n. 790; 11 luglio 1935-XIII, n. 1510; 10 ottobre 1935-XIII, n. 2191; 2 gennaio 1936-XIV, n. 150, 2 gennaio 1936-XIV, n. 360 e 15 aprile 1938-XVI, n. 1350, che apportano emendamenti al predetto regolamento;

Vista la legge 31 gennaio 1926-IV, n. 753, con la quale è convertito in legge il R. decreto-legge 24 dicembre 1922-I, n. 1878, che approva e rende esecutiva la convenzione per il regolamento della navigazione aerea stipulata a Parigi, fra l'Italia ed altri Stati, il 13 ottobre 1919, nonchè il relativo protocollo addizionale firmato nella stessa città il 1° maggio 1920, e sono inoltre approvati i due protocolli in data 27 ottobre 1922 e 30 giugno 1923 che modificano, rispettivamente, gli articoli 5 e 34 della convenzione stessa;

Visto l'art. 1, n. 1, della legge 31 gennaio 1926-IV, n. 100;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del DUCE del Fascismo, Capo del Governo, Ministro per l'interno, per la guerra, per la marina e per l'aeronautica, di concerto con i Ministri per gli affari esteri, per la grazia e giustizia, per le finanze, per i lavori pubblici e per le comunicazioni;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Sono approvate le norme firmate, d'ordine Nostro, dal DUCE del Fascismo, Capo del Governo, Ministro per l'aeronautica, che apportano emendamenti al regolamento per la navigazione aerea, approvato col Regio decreto 11 gennaio 1925-III, n. 356 e successive modificazioni.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dalla Zona di operazioni, addì 25 giugno 1940-XVIII

VITTORIO EMANUELE

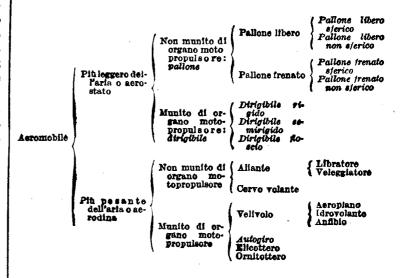
MUSSOLINI — CIANO — GRANDI — DI REVEL — SERENA — HOST VENTURI

Visto, *il Guardasigilli*: GRANDI
Registrato alla Corte dei conti, addì 9 ottobre 1940-XVIII
Atti del Governo, registro 426, *foglio* 17. — MANCINI

Emendamenti al regolamento per la navigazione aerea approvato col R. decreto 11 gennaio 1925, n. 356, e successive modificazioni.

Art. 1.

« Art. 1. — Per aeromobile si intende *una macchina* che, utilizzando il sostentamento statico o quello dinamico nell'aria, sia atta a trasportare cose o persone.

La tabella di classificazione generale degli aeromobili è la seguente:

I termini impiegati nel presente regolamento hanno i seguenti significati:

Aerostato: *indica genericamente* ogni aeromobile che si sostiene nell'aria staticamente.

Pallone: un aerostato libero o frenato, non munito di organo motopropulsore.

Dirigibile: un aerostato munito di organo motopropulsore e di mezzi di direzione.

Aerodina: *indica genericamente* ogni aeromobile a sostentamento dinamico ottenuto dalla reazione dell'aria su delle superfici in movimento relativo.

Aliante: un'aerodina non munita di organo motopropulsore e il cui sostentamento è assicurato dalle *reazioni aerodinamiche derivanti dal modo relativo delle ali rispetto all'aria.* Come sottospecie:

libratore: un aliante destinato a percorrere una traettoria inclinata sull'orizzonte partendo da un punto che è più alto del punto di arrivo, e adibito unicamente a voli di istruzione;

veleggiatore: un aliante il quale, utilizzando opportunamente le correnti aeree, si sostiene, progredisce e si eleva al disopra del punto di lancio.

Cervo volante: un aeromobile nel quale la trazione meccanica è sostituita da quella prodotta da un *cavo* di ritenuta.

Velivolo: un'aerodina munita di un organo motopropulsore e il cui sostentamento è assicurato da reazioni aerodinamiche *su ali fisse.* Come sottospecie:

aeroplano: il velivolo destinato a partire in volo e a posarsi sopra una superficie solida;

idrovolante: il velivolo destinato a partire dall'acqua e a ritornarvi;

anfibio: il velivolo atto a partire in volo e a posarsi sia sopra una superficie solida, sia sull'acqua.

Autogiro: un'aerodina il cui sostentamento è principalmente costituito da una o più eliche autorotanti, ad asse pressochè verticale.

Elicottero: un'aerodina il cui sostentamento è costituito esclusivamente da una o più eliche sostentatrici, azionate da motori e autorotanti nel volo librato.

Ornitottero: un'aerodina il cui sostentatore, che è anche propulsore, è costituito da ali azionate da motori e funzionanti come quelle degli uccelli ».

Art. 2.

La rubrica del capo 1° del primo titolo dello stesso regolamento è così modificata : *Norme generali e definizioni* ». E' inserito, nel capo stesso, un articolo del seguente tenore:

« *Art.* 1 *bis.* — Ai fini del presente regolamento:

« Un aeromobile è considerato posto « alla superficie dell'acqua » quando una parte qualunque di esso si trova a contatto con l'acqua.

« Un aeromobile nell'aria o alla superficie dell'acqua è considerato « in movimento » quando non è attaccato nè al suolo, nè ad un oggetto fisso situato sul suolo o sull'acqua.

« Un aeromobile in movimento nell'aria o alla superficie dell'acqua è considerato come « avente corso » (ayant de l'erre) quando ha una velocità relativa, rispettivamente, in rapporto all'aria o all'acqua.

« Un aeromobile è considerato come « non più *padrone della sua manovra* » quando non è più capace di eseguire una delle manovre prescritte, per ciò che lo riguarda, sia nel presente regolamento che nei regolamenti per evitare le collisioni in mare.

« La parola « visibile » quando è applicata ai fanali, significa visibile a notte oscura con atmosfera limpida. Gli angoli di visibilità designati nel presente regolamento si riferiscono all'aeromobile nella posizione normale di volo rettilineo e orizzontale.

« L'espressione « piano di simmetria » applicata a un aeromobile, significa il piano *longitudinale* di simmetria dell'aeromobile.

« *L'espressione « stazione aeronautica » designa una stazione radioelettrica terrestre che effettui servizio con la stazioni degli aeromobili.*

« *Inoltre, i termini e le espressioni che seguono hanno i seguenti significati*:

« *Atterramento*: *insieme delle situazioni successive d'un aeromobile fra il momento in cui il pilota manovra per prendere contatto col suolo (o una piattaforma solida) e l'istante in cui egli ferma o potrebbe fermare l'aeromobile.*

« *Atterrare*: *effettuare un atterramento.*

« *Ammaramento*: *insieme delle situazioni successive d'un aeromobile fra il momento in cui il pilota manovra per prendere contatto con l'acqua e l'istante in cui, facendo astrazione dal trascinamento, egli ferma o potrebbe fermare l'aeromobile.*

« *Ammarare*: *effettuare un ammaramento.*

« *Pista d'atterramento (o d'ammaramento)*: *parte di un aeroporto riservata agli involi e agli atterramenti (o ammaramenti) di aeromobili.*

I termini « atterrare » e « atterramento » si applicano, salvo disposizioni contrarie, tanto all'ammaramento che all'atterramento.

« *Involo*: *insieme delle situazioni successive di un aeromobile tra l'istante in cui il pilota manovra per perdere il contatto col terreno o con l'acqua e l'istante in cui questa manovra è terminata.*

« *Momento dell'involo*: *istante in cui l'aeromobile conclude il suo involo.*

« *Volo*: *insieme delle situazioni successive di un aeromobile tra l'istante di decollo e l'istante in cui comincia l'atterramento o l'ammaramento definiti in altro punto* ».

Ovunque, nello stesso regolamento, si incontrano i termini: « atterraggio » e « ammaraggio », essi devono essere sostituiti, rispettivamente, da: « atterramento » e « ammaramento ». L'espressione « decollo » è sostituita da: « involo ».

L'art. 121 dello stesso regolamento è abrogato.

Art. 3.

L'art. 62, capoverso secondo, dello stesso regolamento è così modificato nella sua lettera *a*):

« *a*) in radiotelegrafia, dalla prima e *dalle due ultime lettere* dell'indicativo completo di cinque lettere; *tuttavia, se vi sia possibilità di confusione fra vari indicativi di chiamata costituiti dalle stesse lettere, deve essere impiegato l'indicativo completo* ».

Art. 4.

L'art. 63, lettera *A*), numero 2° del predetto regolamento è così modificato:

« 3° Passaggio del lago Maggiore. - Rotta obbligatoria: rotabile *Verbania*-Cannobbio-Brissago, da *Verbania* fino al confine italo-svizzero ».

Art. 5.

I capi 3°, 4° e 5° del titolo III dello stesso regolamento sono così modificati:

« CAPO 3°.

« FANALI E SEGNALAZIONI

« SEZIONE 1ª. — *Fanali e segnali visivi che gli aeromobili devono portare. Segnali sonori.*

« § 1. — NOZIONI GENERALI

« Art. 78. — I regolamenti relativi ai fanali che gli aeromobili devono portare sono applicati in qualsiasi condizione di tempo, dal tramonto al levar del sole. Durante questo intervallo, non deve essere acceso alcun altro fanale che possa essere scambiato per i fanali previsti dal presente regolamento. Questi ultimi non devono essere abbaglianti.

« Art. 79. — Se uno dei fanali indicati in questo regolamento viene a spegnersi sull'aeromobile in volo e non può essere immediatamente riacceso, l'aeromobile deve atterrare non appena possa farlo senza pericolo.

« Art. 79-*bis*. — Se, per difficoltà di fabbricare lampade corrispondenti alle condizioni specificate nel presente regolamento, fosse inevitabile, per i fanali a settore, un incrocio irregolare di detti fanali, il loro raggio deve essere ridotto al minimo possibile: non deve esistere alcun settore senza fanale visibile.

« Art. 80. — Le disposizioni della presente sezione non pregiudicano l'applicazione dei regolamenti speciali emanati relativamente ai fanali supplementari di segnalazione o di posizione per gli aeromobili militari, per gli aeromobili esclusivamente adibiti a un servizio di Stato, o per gli aeromobili in gruppo. Tali disposizioni non impediscono l'impiego di eventuali segnalazioni di riconoscimento adottate dal proprietario dell'aeromobile, previa autorizzazione del Ministero dell'aeronautica.

« § 2. — FANALI E SEGNALI VISIVI DEGLI AEROMOBILI.

«A) *Aerodine munite di organo motopropulsore.*

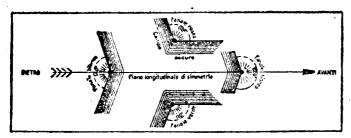
« Art. 81. — Ogni aerodina munita di organo motopropulsore, che si trovi in volo o manovri sulla pista di *atterramento* di un aeroporto terrestre, deve portare i seguenti fanali:

a) a destra, un fanale verde sistemato in modo da far vedere verso l'avanti una luce ininterrotta per tutta l'aper-

tura di un angolo diedro di 110°, formato da due piani verticali, uno dei quali parallelo al piano di simmetria dell'aeromobile e diretto in avanti, e l'altro diretto verso destra: questo fanale deve essere visibile a una distanza minima di otto chilometri:

b) a sinistra, un fanale rosso sistemato in modo da far vedere verso l'avanti una luce ininterrotta per tutta l'apertura di un angolo diedro di 110°, formato da due piani verticali, uno dei quali parallelo al piano di simmetria dell'aeromobile o diretto in avanti e l'altro diretto verso *sinistra*; questo fanale deve essere visibile a una distanza minima di almeno otto chilometri;

c) di dietro, un fanale bianco disposto in modo da far vedere verso la parte posteriore una luce ininterrotta per tutta l'apertura di un angolo diedro di 140°, formato da due piani verticali e diviso in due parti eguali dal piano di simmetria dell'aeromobile; questo fanale deve essere visibile a una distanza di almeno cinque chilometri.

Se, per l'applicazione delle norme del presente articolo, uno dei fanali deve essere sostituito da più fanali, il campo di visibilità di ciascuno di essi deve essere limitato in guisa che solo un fanale alla volta sia visibile.

Vista schematica in piano dei fanali.

Quando l'aerodina abbia una larghezza massima inferiore a 20 metri, i fanali prescritti nel presente articolo possono essere combinati in una o più lampade situate al centro, purchè siano soddisfatte le condizioni previste nel presente articolo relative al colore e alla visibilità.

« Art. 82. — Ogni aerodina munita di organo motopropulsore, che si trovi in movimento sulla superficie dell'acqua, deve portare i seguenti fanali:

a) se è *padrona della sua manovra* e non è presa a rimorchio, i fanali indicati nell'art. 81 e inoltre, in avanti, un fanale bianco disposto in modo di proiettare all'innanzi una luce ininterrotta, per tutta l'apertura di un angolo diedro di 220° formato da due piani verticali e diviso in due parti eguali dal piano di simmetria dell'aeromobile: questo fanale deve essere visibile a una distanza di almeno cinque chilometri;

b) se è rimorchiata, i fanali indicati nell'articolo 81;

c) se non è *padrona della sua manovra*, due fanali rossi situati verticalmente l'uno al disotto dell'altro, nel posto in cui possono essere meglio visti, separati da un intervallo di almeno un metro; tutti e due devono essere visibili da ogni punto dell'orizzonte, a una distanza di almeno tre chilometri, e inoltre:

se l'aerodina « ha corso », i fanali indicati nell'articolo 81;

se non « ha corso », il fanale indicato nella lettera c) dell'art. 81;

d) se rimorchia un'altra aerodina, i fanali indicati nell'articolo 81, e inoltre due fanali bianchi posti in avanti verticalmente l'uno al disopra dell'altro, situati nel posto ove possono essere meglio visti, e separati l'uno dall'altro da un intervallo di almeno m. 1,80; tutti e due devono essere visibili a una distanza di almeno cinque chilometri in un angolo diedro di 220° formato da due piani verticali e diviso in due parti eguali dal piano di simmetria dell'aeromobile.

« Art. 82-*bis*. — Ogni aerodina munita di organo motopropulsore, sia essa all'àncora o ammarata sulla superficie dell'acqua, deve portare i seguenti fanali:

a) in tutti i casi, al centro sul davanti, nel posto in cui può esser meglio visto, un fanale bianco, visibile da ogni punto dell'orizzonte a una distanza di almeno due chilometri;

b) se ha quarantacinque metri o più di lunghezza massima, all'indietro o vicino alla parte posteriore, più in basso dei fanali specificati nel precedente comma a), un fanale bianco, visibile da ogni punto dell'orizzonte, a una distanza di almeno due chilometri;

c) se la sua larghezza massima è di quarantacinque metri o più, oltre ai fanali prescritti nel presente articolo, un fanale bianco disposto in ciascuno dei lati in modo da delimitare la larghezza dell'aeromobile e visibile possibilmente da ogni punto dell'orizzonte a una distanza di almeno due chilometri.

« B) *Alianti e palloni liberi.*

Art. 83. — In tutti i casi in cui, conformemente alle norme contenute nella presente sezione, le aerodine munite di organo motopropulsore devono portare dei fanali, gli alianti devono avere un fanale rosso il più possibilmente visibile da ogni direzione.

« Art. 83-*bis*. — Un pallone libero deve portare un fanale rosso, situato a cinque metri al minimo e a dieci al massimo al disotto della navicella e visibile possibilmente da tutte le direzioni a una distanza di almeno quattro chilometri.

« C) *Palloni frenati e cervi volanti.*

« Art. 84. — Un pallone frenato o un cervo volante, quando è sollevato a un'altezza superiore ai sessanta metri dal suolo, o a qualsiasi altezza nel caso in cui si trovi a una distanza di almeno cinque chilometri da un aeroporto o da una rotta aerea riconosciuta, deve portare un fanale bianco situato verticalmente quattro metri al disopra di un fanale rosso: entrambi i fanali devono essere visibili, possibilmente da tutte le direzioni, a una distanza di almeno quattro chilometri. Il fanale bianco deve essere situato a cinque metri almeno e a dieci al massimo al disotto della navicella, o, se non vi è navicella, al disotto della parte inferiore del pallone o del cervo volante. Il cavo di ormeggio deve portare, ad intervalli di almeno trecento metri a partire dal gruppo dei due fanali previsto al presente *articolo*, altri gruppi analoghi di due fanali bianco e rosso. Se il gruppo inferiore è nascosto dalle nuvole, il gruppo addizionale deve essere situato al disotto della base delle nuvole. Inoltre, la posizione dell'oggetto al quale il pallone o cervo volante è ormeggiato al suolo deve essere contrassegnato da un gruppo simile di tre fanali a luce intermittente, disposti sopra un piano orizzontale ai vertici di un triangolo equilatero di almeno venticinque metri di lato; il lato di questo triangolo, perpendicolare alla proiezione orizzontale del cavo, è limitato da due fanali rossi; il terzo fanale, di colore verde, è sistemato al lato opposto della direzione del cavo.

« Art. 84-*bis*. — Di giorno, il cavo di ormeggio di un pallone frenato deve portare, a intervalli di almeno duecento metri a partire dalla navicella, o, se non vi è navicella, dalla parte inferiore del pallone, delle maniche a vento di almeno quaranta centimetri di diametro e due metri di lun-

ghezza, a striscie alternate bianche e rosse di cinquanta centimetri di larghezza.

« Art. 84-*ter*. — Di giorno, il cavo di ormeggio di un cervo volante deve essere contrassegnato secondo quanto è prescritto nel precedente articolo 84-*bis* per il cavo di ormeggio di un pallone frenato, o da fiamme di carta resistente, situate a intervalli di cento metri a partire dalla parte inferiore del cervo volante. Queste fiamme, che devono avere una lunghezza di almeno ottanta centimetri e una larghezza massima di almeno trenta centimetri, devono essere contraddistinte da fasce alternate bianche e rosse di dieci centimetri.

« Art. 84-*quater*. — In deroga alle norme contenute nei tre articoli precedenti, i palloni frenati e i cervi volanti impiegati per osservazioni meteorologiche, che, a causa della loro insufficiente forza ascensionale, non potessero portare i fanali e i segnali prescritti, possono essere innalzati, ma solamente al disopra delle zone segnalate come pericolose negli avvisi ai naviganti. Tuttavia, la posizione dell'oggetto, al quale il pallone od il cervo volante è ormeggiato al suolo, deve essere segnalata conformemente a quanto è indicato nell'articolo 84.

D) *Dirigibili.*

« Art. 85. — Salvo il disposto dell'art. 86, un dirigibile in volo deve portare i seguenti fanali:

a) nella parte anteriore, un fanale bianco, disposto in maniera da proiettare in avanti una luce ininterrotta per tutta l'apertura di un angolo di diedro di 220°, formato da due piani verticali e diviso in due parti eguali dal piano di simmetria dell'aeromobile: questo fanale deve essere visibile a una distanza di almeno otto chilometri;

b) sul dato destro, un fanale verde disposto in maniera da proiettare una luce ininterrotta su tutta l'apertura di un angolo diedro di 110°, formato da due piani verticali, di cui uno parallelo al piano di simmetria dell'aeromobile e diretto in avanti e l'altro diretto verso destra; questo fanale deve essere visibile a una distanza di almeno otto chilometri;

c) sul lato sinistro, un fanale rosso disposto in maniera da proiettare una luce ininterrotta per tutta l'apertura di un angolo diedro di 110°, formato da due piani verticali, di cui uno parallelo al piano di simmetria dell'aeromobile e diretto in avanti e l'altro diretto verso sinistra; questo fanale deve essere visibile a una distanza di almeno otto chilometri;

d) nella parte posteriore, un fanale bianco disposto in maniera da proiettare all'indietro una luce ininterrotta per tutta l'apertura di un angolo diedro di 140°, formato da due piani verticali e diviso in due parti eguali dal piano di simmetria dell'aeromobile; questo fanale deve essere visibile a una distanza di almeno cinque chilometri.

Se, per l'applicazione delle norme contenute nel presente articolo, uno dei fanali deve essere sostituito da più fanali, il campo di visibilità di ciascuno di essi deve essere limitato in guisa che solo un fanale alla volta sia visibile.

« Art. 86. — Un dirigibile in volo che non è *padrone della sua manovra* o che ha volontariamente arrestato i motori, o che è rimorchiato, deve portare davanti e dietro i fanali indicati nelle lettere *a*) e *d*) dell'art. 85 e inoltre, al disotto, due fanali rossi disposti verticalmente a quattro metri uno dall'altro; il fanale superiore situato a otto metri dal piano inferiore della navicella di direzione e ambedue visibili, possibilmente da tutte le direzioni, a una distanza di almeno quattro chilometri.

Inoltre, e solo se « ha corso », deve portare i fanali laterali indicati nelle lettere *b*) e *c*) dell'art. 85.

Di giorno deve mostrare due sfere o oggetti neri, di almeno sessanta centimetri di diametro, situati verticalmente a quattro metri l'uno dall'altro; il più elevato dei due deve essere a otto metri al disotto della navicella di direzione; entrambi devono essere visibili da tutte le direzioni. Per adempiere a queste condizioni, i segnali, all'occorrenza, possono essere raddoppiati.

« Art. 87. — Un dirigibile ormeggiato a un pilone di ormeggio deve portare, all'indietro o presso la parte posteriore, un fanale bianco, visibile, possibilmente da tutte le direzioni, a una distanza di almeno cinque chilometri.

« Art. 87-*bis*. — Un dirigibile trattenuto al suolo o alla superficie dell'acqua da un cavo deve portare sul davanti il fanale bianco indicato nella lettera *a*) dell'art. 85 e all'indietro il fanale bianco indicato nella lettera *d*) dello stesso articolo. Inoltre, il dirigibile e il cavo di ormeggio devono essere illuminati e segnalati conformemente a quanto è indicato negli articoli 84 e 84-*bis* circa i palloni frenati.

« Art. 87-*ter*. — Un dirigibile *in procinto di ormeggiarsi*, quantunque considerato in movimento e come non più *padrone della sua manovra*, deve portare solo i fanali indicati nell'art. 85, fino al momento in cui è definitivamente ormeggiato.

« § 3. — SEGNALI SONORI.

« Art. 88. — In caso di nebbia, di foschia, di neve o di *forte* pioggia, sia di giorno che di notte, un aeromobile sull'acqua deve emettere i seguenti segnali sonori:

a) se non è ancorato nè ormeggiato, un suono, a intervallo di due minuti, consistente in due chiamate della durata di circa cinque secondi separate da un intervallo di circa un secondo;

b) se è ancorato od ormeggiato, il suono rapido di una campana o di un gong sufficientemente potente, prolungato per la durata di circa cinque secondi, con intervalli di un minuto al massimo.

« SEZIONE 2ª. — *Segnalazioni.*

« § 1. — NOZIONI GENERALI.

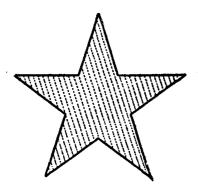
« Art. 89. — Il significato dato nella presente sezione alle diverse segnalazioni, ai fanali e ai segnali, è ad essi esclusivamente riservato. L'ubicazione dei segnali al suolo o delle aree di segnalazioni previste dal § 2 della presente sezione, sugli aeroporti aperti al traffico pubblico, sono possibilmente indicati negli avvisi agli aeronaviganti e nelle piante degli aeroporti.

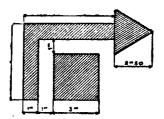
« § 2. — SEGNALAZIONI, FANALI E SEGNALI A TERRA SUGLI AEROPORTI APERTI AL PUBBLICO E NELLE LORO ADIACENZE.

« Art. 90. — Su ogni aeroporto aperto al servizio pubblico, i limiti della pista di *atterramento* sono resi nettamente visibili, per mezzo di speciali segnalazioni, sia agli aeromobili in volo che agli aeromobili manovranti sulla pista stessa. Inoltre, nella pista di *atterramento* è tracciato un segno circolare. Tutti gli ostacoli esistenti sulla pista di *atterramento* devono essere nettamente segnalati. Nel caso in cui una parte della pista segnalata diventi inutilizzabile, questa zona deve essere delimitata con segnali e bandiere ben visibili e può essere inoltre indicata per mezzo di uno o più X ben visibili.

« **Art. 91.** — Su ogni aeroporto aperto al pubblico servizio, la direzione del vento deve essere chiaramente indicata, sulla pista di *atterramento* con uno dei mezzi conosciuti, come maniche a vento, segnali fumogeni, ecc., o con più di tali mezzi.

Se esiste un « T » di *atterramento*, esso serve per indicare il senso obbligatorio di *atterramento* e di *involo* anche se questo non corrisponde alla direzione del vento. Normalmente, questo « T » è disposto in maniera tale che il tratto lungo del « T » sia nella direzione del vento ed il tratto trasversale sia situato sulla estremità del tratto più lungo del « T », dalla parte dove soffia il vento. Se non c'è vento o se il vento è debole e irregolare, il « T » è fissato nella direzione nella quale deve effettuarsi l'*atterramento* o l'*involo*, e tale fatto è segnalato dalla presenza di una sfera issata all'antenna delle segnalazioni e bene in vista sia per gli aeromobili in volo, sia per quelli che manovrano sulla pista d'*atterramento*.

« **Art. 91-*bis*.** — Quando, eccezionalmente, su alcuni aeroporti, la pista di *atterramento può essere* considerata come divisa in due zone sensibilmente eguali, l'una per l'*involo* l'altra per l'*atterramento* degli aeromobili, come è previsto all'art. 116, tale speciale disposizione è indicata da una stella piena a cinque punte (costituita da un pentagono regolare non convesso tale da poter essere inscritto in un cerchio di almeno quindici metri di diametro).

« **Art. 91-*ter*.** — Quando, conformemente all'art. 109, è sospesa temporaneamente, sia totalmente che parzialmente per un dato aeroporto, l'applicazione delle norme speciali della circolazione aerea previste nella sezione 5ª del capo quarto del presente titolo III, (*articoli* 108 *a* 119), la sospensione deve essere indicata da un drappo rosso quadrato di almeno tre metri di lato, situato orizzontalmente.

Se, durante la sospensione, è prescritto, fra l'altro, che le virate da effettuarsi al difuori della pista di *atterramento* e quelle necessarie all'*atterramento* e all'*involo* degli aeromobili, menzionate agli articoli 110, lettera *b*) e 114, debbano essere effettuate a destra, il drappo rosso quadrato prescritto *nel comma* precedente deve essere da due parti bordato da un drappo rettangolare rosso, avente la larghezza di almeno un metro, distaccato dal drappo centrale di almeno un metro. All'estremità del drappo rettangolare deve essere situato un triangolo rosso, in guisa da indicare che il senso della virata è a d[estra].

Tuttavia, se la sospensione ha per solo scopo di fare effettuare la virata a destra, il drappo quadrato rosso non è collocato.

« **Art. 91-*quater*.** — Quando speciali circostanze determinino un divieto di *atterramento* che possa prolungarsi, si impiega un drappo rosso quadrato, di almeno tre metri di lato situato orizzontalmente, le cui diagonali sono coperte da due bordi gialli di almeno cinquanta centimetri di larghezza disposti ad « X ».

Quando le cattive condizioni della pista di *atterramento* o altre ragioni impongono l'applicazione di speciali precauzioni per l'*atterramento* si può impiegare un drappo rosso quadrato, di almeno tre metri di lato, situato orizzontalmente, di cui una delle diagonali sia coperta da una fascia gialla di almeno cinquanta centimetri di larghezza.

Quando, conformemente al disposto dell'art. 106-*novies*, *sia applicata in un aeroporto la « consegna di cattiva visibilità », si osservano le seguenti prescrizioni:*

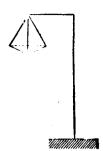
1° *l'applicazione della consegna è segnalata, sull'aeroporto stesso, impiegando una piramide triangolare equilatera di colore giallo, il cui lato sia lungo almeno due metri, innalzata a un'antenna;*

2° *l'applicazione della consegna può essere segnalata negli aeroporti vicini impiegando contemporaneamente:*

a) *un drappo giallo, disposto verticalmente, sul quale sia scritta in colore rosso l'abbreviazione radiotelegrafica del nome dell'aeroporto presso il quale la consegna è in vigore;*

b) *un drappo quadrato giallo, il cui lato sia lungo almeno tre metri, disposto orizzontalmente, sul quale sia scritta in colore rosso l'abbreviazione radiotelegrafica del nome dell'aeroporto presso il quale la consegna è in vigore;*

3° *l'applicazione della consegna di cattiva visibilità può inoltre essere segnalata, al limite della zona di avvicinamento dell'aeroporto presso il quale la consegna è in vigore, impiegando un drappo quadrato giallo, il cui lato sia lungo almeno tre metri, disposto orizzontalmente.*

L'impiego dei segnali previsti dal comma secondo e *dai numeri 2° e 3° del comma precedente* è facoltativo.

« Art. 91-*quinquies*. — I segnali menzionati nei precedenti articoli 91 a 91-*quater* sono, possibilmente, disposti in una zona speciale dell'aeroporto, scelta come aerea di segnalazione; eccezionalmente i segnali indicatori del vento e il « T » d'*atterramento*, menzionato all'art. 91, possono essere disposti in altra parte.

« Art. 91-*sexies*. — Durante i periodi di cattiva visibilità, si utilizzano di giorno, in quanto sia possibile e nella misura che sarà necessaria, i segnali prescritti per l'illuminazione notturna.

« Art. 92. — Su qualunque aeroporto aperto all'uso pubblico e adibito a voli notturni, durante le ore fissate per l'orario notturno, si applicano le disposizioni seguenti:

a) *Fanali pericolosi.*

Sull'aeroporto o nelle sue vicinanze non devono essere collocati segnali luminosi tali da compromettere la sicurezza degli aeromobili, sia provocandone l'abbagliamento, sia creando confusione con i fanali o segnali prescritti nel presente regolamento, sia impedendo la ricezione visiva distinta di detto segnali e fanali.

b) *Faro d'aeroporto.*

La posizione dell'aeroporto può essere indicata per mezzo di un faro luminoso.

« Art. 92-*bis*. — Su ogni aeroporto terrestre aperto all'uso pubblico e adibito ai voli notturni, durante le ore fissate per l'orario natturno, si applicano le disposizioni seguenti:

a) *Illuminazione degli ostacoli;*

Sono disposti fanali rossi fissi:

1° su tutti gli ostacoli che si trovino nell'interno della pista d'*atterramento* e che costituiscano un pericolo per gli aeromobili in manovra su tale pista;

2° possibilmente, su tutti gli ostacoli che si trovino ad una distanza inferiore a mille metri dal perimetro della pista di *atterramento*, e che costituiscano un pericolo per gli aeromobili che si avvicinano all'aeroporto o che siano in procinto di lasciarlo in maniera normale. Nel caso che fosse impossibile apporre sugli ostacoli fanali rossi fissi, la loro proiezione orizzontale e la loro posizione deve essere indicata, possibilmente, da fanali rossi a lampo o da luci intermittenti al livello o in prossimità del suolo.

b) *Illuminazione del « T » di atterramento e degli indicatori del vento;*

Il « T » di *atterramento*, se impiegato, e almeno uno degli indicatori del vento, sono illuminati a mezzo di fanali fissi, preferibilmente bianchi.

c) *Illuminazione dei segnali;*

I segnali disposti sull'area di segnalazione devono essere opportunamente illuminati.

d) *Illuminazione della pista di atterramento:*

1° la pista di *atterramento* o la parte di essa sulla quale devono effettuarsi gli *atterramenti* deve essere illuminata, durante le manovre di *atterramento*, da un proiettore o da un sistema di proiettori;

2° in mancanza di proiettori, deve essere impiegato uno dei metodi seguenti:

Primo metodo: è disposta al suolo una linea di fanali distanti cinquanta metri l'uno dall'altro; questa linea comprende, da una parte, una sezione centrale di sei fanali bianchi indicanti che l'*atterramento* deve farsi sulla parte adiacente alla pista di *atterramento*; dall'altra parte, almeno due fanali verdi situati all'una delle estremità e almeno due fanali rossi all'altra estremità per indicare che gli *atterramenti* devono essere affettuati partendo dei segnali verdi e andando in direzione dei fanali rossi.

Per un osservatore che guardi nella direzione in cui deve normalmente effettuarsi l'atterramento, la parte della pista di atterramento situata a destra di questa linea di fanali è quella destinata alle partenze e agli atterramenti. All'atterramento, i fanali verdi indicano la parte della pista destinata al volo parallelo al suolo, i fanali bianchi la parte della pista in cui l'aerodina deve prendere contatto col suolo e i fanali rossi la parte della pista destinata al rullaggio al termine dell'atterramento. Se il pilota non può posare correttamente l'aerodina al massimo nel luogo dell'ultimo fanale bianco, deve ridare il gas al motore.

Secondo metodo: sono disposti fanali al suolo secondo la forma di un « T » il cui tratto maggiore è formato da almeno quattro fanali, seguendo una linea retta di almeno duecentocinquanta metri. I fanali situati alla base del « T » indicano la direzione nella quale l'aerodina deve iniziare l'*atterramento* ed il tratto trasversale del « T » indica il luogo ove deve terminare il rullaggio. Gli *atterramenti* devono essere effettuati dalle due parti del tratto maggiore del « T » ma sempre parallelamente a questa linea: nel caso in cui la zona situata da una parte o dall'altra del tratto maggiore del « T » presenti ostacoli, il fanale indicante la barra trasversale di questa parte del « T » deve essere soppresso e l'*atterramento* deve effettuarsi dalla parte opposta.

La direzione di *atterramento* e di *involo* è indicata con l'uno o con l'altro dei metodi sopra indicati. Di conseguenza il « T » di *atterramento* non è utilizzato,

e) *Illuminazione d'avvicinamento;*

Il settore o i settori più favorevoli per l'accesso alla pista di *atterramento* possono essere indicati da due fanali verdi.

f) *Illuminazione di delimitazione;*

Il perimetro della pista di *atterramento* è illuminato da fanali fissi di colore giallo arancione, normalmente disposti ogni cento metri. Tuttavia:

1° quando lungo il perimetro di questa pista si trovano ostacoli, i fanali che servono a illuminarli possono servire da fanali di delimitazione;

2° quando i segnali di delimitazione hanno la forma di striscie, possono essere di colore rosso;

3° quando le condizioni locali permettono di impiegare come fanali di delimitazione solo lampade a gas, questi fanali possono essere resi intermittenti;

4° quando il perimetro della pista di *atterramento* non può essere illuminato, soltanto le due estremità di questa pista, tra le quali gli aeromobili possono circolare senza alcun pericolo, sono indicate per mezzo di fanali fissi di colore giallo arancione.

« Art. 92-*ter*. — Su ogni idroscalo aperto all'uso pubblico e utilizzato per voli notturni si applicano le norme previste nell'articolo precedente, salvo manifesta impossibilità.

« § 3. — SEGNALI DI SOCCORSO, D'URGENZA E DI SICUREZZA.

« **Art. 93.** — Le seguenti disposizioni generali si applicano a tutti i segnali di soccorso, di urgenza e di sicurezza:

a) i segnali indicati nel presente paragrafo non possono essere trasmessi se non con l'autorizzazione del comandante o della persona responsabile dell'aeromobile;

b) quando i segnali sono trasmessi per radiotelegrafia o per radiotelefonia, il gruppo o la parola convenzionale è ripetuta tre volte ed è seguita dal gruppo DE e dall'indicativo di chiamata, egualmente ripetuto tre volte, dalla stazione che la emette. Nei casi di chiamata di « sicurezza », deve impiegarsi un'onda di frequenza eguale a quella dei messaggi di « soccorso ».

A) *Segnali di soccorso.*

« Art. 93-*bis*. — *Nessuna delle disposizioni enunciate qui appresso deve essere interpretata nel senso che impedisca agli aeromobili in pericolo di impiegare qualsiasi mezzo di cui essi dispongono per richiamare l'attenzione, segnalare la propria situazione e ricevere soccorsi.*

Un aeromobile che si trova sotto minaccia di un pericolo grave e imminente, per domandare soccorso immediato, deve impiegare o mostrare i seguenti segnali, sia insieme, sia separatamente, prima di iniziare la emissione di un messaggio:

a) *in radiotelegrafia*:

il segnale ... — — — ... (S.O.S.), Quando tale segnale è emesso per radiotelegrafia con onda di 500 Kc/s (m. 600), deve possibilmente, *e se è necessario che tale segnale sia* ricevuto dagli apparecchi automatici della marina, esser *preceduto immediatamente* dal segnale d'allarme automatico, consistente in una serie di dodici tratti di quattro secondi ciascuno, separati da un intervallo di un secondo;

b) *in radiotelefonia*:

la frase convenzionale « MAY DAY » (corrispondente alla pronuncia italiana « mé dé »);

c) *con segnalazioni visive*:

1° il segnale S.O.S. trasmesso per mezzo di un apparecchio di segnalazione;

2° una successione di fuochi pirotecnici rossi accesi a *brevi intervalli;*

3° il segnale raggruppante le due bandiere che corrispondono alle lettere NO del codice internazionale dei segnali:

4° il segnale di distanza, formato da una bandiera quadrata avente, al disopra, o al disotto, una sfera o qualche cosa di simile;

d) con segnalazioni sonore:

1° il segnale ...— — —... trasmesso con un apparecchio sonoro qualunque;

2° un suono continuo emesso da un apparecchio sonoro qualunque.

I segnali indicati alla lettera c), *numeri* 3° *e* 4° *e alla lettera* d), *numero* 2°, *sono normalmente destinati ad essere impiegati dagli idrovolanti alla superficie dell'acqua, ma possono essere impiegati anche dagli aeromobili in volo.*

« B) *Segnali di urgenza.*

« Art. 93-*ter*. — Un aeromobile, il quale desideri segnalare difficoltà che lo costringono all'*atterramento* senza avere bisogno di soccorso, deve impiegare i seguenti segnali, insieme o separatamente, prima dell'emissione di un messaggio:

1° in radiotele*grafia*:

il gruppo PAN, le cui lettere devono essere ben separate l'una dall'altra, in maniera che il segnale AN non si trasformi nel segnale P;

2° in radiotele*fonia*:

l'espressione parlata PAN. Nel caso in cui, per la rapidità delle manovre da effettuare, l'aeromobile non possa emettere il messaggio previsto in radiotelegrafia o in radiotelefonia, il segnale PAN non seguito da alcun messaggio, conserva tale significato;

3° con segnalazioni visive:

di giorno, una successione di razzi pirotecnici bianchi;

di notte, una successione di razzi pirotecnici bianchi o una successione di lampi luminosi *brevi* e intermittenti, prodotti per mezzo dei fanali di navigazione.

« Art. 93-*quater*. — Un aeromobile che debba trasmettere un messaggio urgentissimo, relativo alla propria sicurezza o a quella di un altro aeromobile, di una nave o di un altro veicolo oppure alla sicurezza di una persona qualunque che si trovi a bordo o in vista dell'aeromobile, deve impiegare i segnali seguenti, insieme o separatamente, prima dell'emissione di un messaggio. In linea di massima, questi segnali devono essere indirizzati ad una determinata autorità:

1° in radiotelegrafia:

il gruppo XXX. Le lettere di ogni gruppo e i gruppi successivi devono essere nettamente separati gli uni dagli altri:

2° in radiotelefonia:

l'espressione parlata PAN, indicata nell'articolo precedente;

3° con segnalazioni visive:

sia una successione di razzi pirotecnici verdi;

sia una successione di lampi luminosi verdi prodotti per mezzo di un apparecchio di segnalazione.

C) *Segnali di sicurezza.*

« Art. 93-*quinquies*. — Un aeromobile che sia in procinto di trasmettere un messaggio concernente la sicurezza della navigazione o che debba trasmettere comunicazioni meteorologiche importanti, deve trasmettere i seguenti segnali, insieme o separatamente, prima dell'emissione di un messaggio:

a) se impiega la radiotelegrafia: il gruppo TTT. Le lettere di ciascun gruppo e i gruppi successivi devono essere nettamente separati gli uni dagli altri;

b) se impiega la radiotelefonia la parola francese *sécurité.*

« § 4. — ALTRI SEGNALI CHE POSSONO ESSERE EMESSI DAGLI AEROMOBILI O INDIRIZZATI AGLI AEROMOBILI.

« Art. 94. — Sugli aeroporti aperti all'uso pubblico, di giorno e di notte, là dove esista un agente che regoli la circolazione, questo agente impiega i segnali visivi seguenti, salva la facoltà prevista al successivo art. 94-*bis*:

1° per autorizzare spostamenti sulla pista di *atterramento* escluso l'*involo*, dirige sull'aeromobile un fascio luminoso bianco intermittente;

2° per autorizzare l'*involo*, dirige sull'aeromobile un fascio luminoso bianco continuo;

3° per vietare l'*involo* o qualsiasi spostamento sulla pista, dirige sull'aeromobile un fascio luminoso rosso intermittente.

I segnali suindicati possono essere preceduti dalle tre ultime lettere del gruppo d'immatricolazione dell'aeromobile al quale il segnale è indirizzato; queste lettere sono emesse secondo il codice internazionale Morse impiegando un fascio luminoso dello stesso colore del segnale che deve essere emesso.

« Art. 94-*bis*. — Di giorno, là dove esista sulla pista di *atterramento* un agente che regoli la circolazione, questo agente può impiegare i segnali, seguenti:

1° per autorizzare spostamenti sulla pista di *atterramento*, escluso l'*involo*, agita una bandiera bianca *o un disco bianco* nella direzione che deve essere seguita;

2° per autorizzare l'*involo* abbassa una bandiera bianca *o un disco bianco* nella direzione nella quale deve effettuarsi l'*involo*.

3° per vietare l'*involo* o lo spostamento verso il punto *in cui deve iniziarsi l'involo*, solleva una bandiera rossa *o un disco rosso*.

4° per vietare l'*atterramento*, agita una bandiera rossa al disopra della sua testa, in un piano verticale.

« Art. 94-*ter*. — Un aeromobile, che desideri atterrare di notte, senza esservi costretto, in un aeroporto che abbia personale di guardia deve, prima di atterrare, domandarne autorizzazione con segnali effettuati sia con la radiotelegrafia o la radiotelefonia, sia anche per mezzo di una lampada o di un proiettore diversi dai fanali impiegati nella navigazione.

Il segnale visivo, emesso col codice internazionale Morse, è composto dalle tre ultime lettere del gruppo d'immatricolazione dell'aeromobile. Questo segnale è ripetuto quante volte è necessario.

La risposta è data da terra all'aeromobile sia per radiotelegrafia o per radiotelefonia, sia per mezzo di un segnale visivo, essendo inteso che, nel caso in cui il permesso è stato domandato per mezzo di un segnale visivo, la risposta è sempre data per mezzo di un segnale visivo. Il segnale visivo consiste nella ripetizione dello stesso segnale di tre lettere, emesso per mezzo dei fanali di segnalazione dell'aeroporto.

Questi fanali di segnalazione devono essere costituiti, sia da un gruppo di fanali disposti su di un piano orizzontale al vertice di un triangolo equilatero avente un lato della lunghezza da uno a tre metri, sia da un fascio luminoso diretto sull'aeromobile.

Il colore verde è impiegato per dare autorizzazione di *atterramento*; il colore rosso per vietare l'*atterramento*.

« Art. 95. — In ogni aeroporto, un razzo pirotecnico rosso lanciato da terra, o un fuoco pirotecnico rosso acceso a terra significa, sia di giorno che di notte, che, nonostante ogni precedente autorizzazione, gli aeroplani in volo non devono momentaneamente atterrare e che gli aeromobili manovranti sulla pista di *atterramento* devono cessare i loro spostamenti.

Negli aeroporti, muniti del dispositivo triangolare previsto nel precedente art. 94-*ter*, l'emissione, per mezzo di questo dispositivo, di segnalazioni rosse intermittenti, significa, per gli aeromobili in volo, sia di giorno che di notte, e nonostante ogni precedente autorizzazione, che è loro momentaneamente proibito l'*atterramento*.

« Art. 96. — Per comunicare a un aeromobile l'ordine di *atterramento* si impiegano i segnali seguenti:

di giorno e di notte: una serie di proiettili lanciati a dieci secondi d'intervallo, il cui scoppio produce fuochi o stelle *verdi*.

Inoltre, se è necessario designare, in mezzo a molti aeromobili, quello che deve atterrare, si dirige su questo un fascio *persistente* di luce bianca.

Tuttavia, quando l'autorità che vuol dare l'ordine di atterramento può stabilire una comunicazione radioelettrica con l'aeromobile, l'ordine può essere dato impiegando tale mezzo di comunicazione.

« Art. 96-*bis*. — Per indicare a un aeromobile che si trova in prossimità di una zona vietata, *comprese le zone il cui sorvolo è transitoriamente vietato o limitato*, e che deve cambiare rotta, sono impiegati i segnali seguenti:

a) di giorno: una serie di proiettili lanciati a dieci secondi d'intervallo, il cui scoppio produce, per ciascuno di essi, una nuvola di fumo *nera o bianca;*

b) di notte: una serie di proiettili lanciati a dieci secondi di intervallo, il cui scoppio produce fuochi o stelle di color *bianco, ovvero un fascio intermittente di luce bianca, diretto nell'aeromobile*.

Tuttavia, quando l'autorità che vuole imporre il cambiamento di rotta può stabilire una comunicazione radioelettrica con l'aeromobile, l'ordine può essere dato impiegando tale mezzo di comunicazione.

« CAPO 4°

NORME PER LA CIRCOLAZIONE AEREA.

SEZIONE I. — *Norme generali per la circolazione aerea.*

« Art. 97. — Salvo il disposto degli articoli 103 e 107 *lettera a*), le aerodine munite di organo motopropulsore devono sempre far posto alle aerodine sprovviste di organo motopropulsore e agli aerostati; gli aerostati muniti di organo motopropulsore agli aerostati e alle aerodine sprovvisti di organo motopropulsore.

« Art. 98. — Un dirigibile in *movimento,* che non è più *padrone della sua manovra* o che ha volontariamente arrestati i motori, deve, per l'applicazione di quanto è disposto nel presente capo, essere considerato come un pallone libero.

« Art. 98-*bis*. — Quando le circostanze lo permettano, un aeromobile può prevedere il rischio di collisione con un altro aeromobile osservando scrupolosamente i rilevamenti successivi di quest'ultimo in direzione e in altezza. Vi è rischio di collisione con l'altro aeromobile, quando nessuno di questi rilevamenti successivi in direzione e in altezza presentano differenze *apprezzabili* e quando la distanza tra i due aeromobili diminuisce.

L'espressione « rischio di collisione » comprende ogni rischio di incidente causato dall'eccessivo ravvicinamento di due aeromobili.

« Art. 99. — Ogni aeromobile, al quale le disposizioni dei precedenti articoli impongono l'obbligo d'allontanarsi da un altro aeromobile per evitare una collisione, deve tenersi a sufficiente distanza dall'altro aeromobile, tenuto conto delle circostanze di fatto.

« Art. 100. — Pur osservando le disposizioni relative ai rischi di collisione, contenute nei precedenti articoli 98-*bis* e 99, un aeromobile munito di organo motopropulsore deve sempre manovrare seguendo le regole stabilite dai successivi articoli 101 a 104-*bis* non appena si accorge che, seguendo la propria rotta, non potrebbe passare senza rischio vicino ad un altro aeromobile.

« Art. 101. — Quando due aeromobili muniti di organo motopropulsore si incontrano di fronte o quasi, ciascuno di essi deve, senza pregiudizio dell'applicazione delle disposizioni dell'art. 97, allontanarsi verso destra.

« Art. 102. — Salvo il disposto degli articoli 97 e 107, *lettera* c) quando due aeromobili muniti di organo motopropulsore seguono rispettivamente due rotte che si incrociano, l'aeromobile che vede l'altro alla sua destra deve far posto a quest'ultimo.

« Art. 103. — Un aeromobile che ne raggiunge un altro deve, per oltrepassarlo, scostarsi da quest'ultimo, facendo deviare la propria rotta a destra.

Se un aeromobile si avvicina a un altro aeromobile posteriormente, seguendo una rotta che forma un angolo inferiore a 70° col piano di simmetria di quest'ultimo, e cioè si trova, rispetto a questo, in posizione tale che, di notte, non potrebbe scorgere nè l'uno nè l'altro dei fanali laterali di quest'ultimo, quello dei due aeromobili che si avvicina all'altro deve considerarsi come aeromobile che ne raggiunge un altro. Nessuna modifica ulteriore della posizione relativa dei due aeromobili potrà far considerare quello che si avvicina all'altro come incrociante la rotta di quest'ultimo nel senso proprio delle norme della presente sezione, e non potrà esimerlo dall'obbligo di spostarsi dalla rotta dell'aeromobile raggiunto, fino a quanto non lo abbia completamente oltrepassato.

Poichè, di giorno, un aeromobile che si avvicina posteriormente a un altro aeromobile non può sempre sapere con certezza se si trova nel caso preveduto nel comma precedente, deve, se è in dubbio, considerarsi come l'aeromobile che raggiunge l'altro e deviare la propria rotta verso destra.

« Art. 104. — Un aeromobile obbligato, dalle norme del presente regolamento, ad allontanarsi dalla rotta di un altro aeromobile, deve, possibilmente, evitare di passare al disopra o al disotto di quest'ultimo o di incrociarlo in avanti.

« Art. 104-*bis*. — Quando le norme del presente regolamento prescrivono a uno dei due aeromobili di far posto all'altro, quest'ultimo deve mantenere la sua rotta primitiva e la sua velocità. Tuttavia, quando, a causa di nebbia o per altri motivi, i due aeromobili si trovino vicini l'uno all'altro in guisa tale che non possa essere evitata la collisione con la sola manovra del primo aeromobile, l'altro deve manovrare nella maniera più adatta per evitare la collisione.

« Art. 105. — Ogni aeromobile che voli *in prossimità* delle nubi deve *sempre* mantenersi, per quanto sia possibile senza pericolo, *a una distanza sufficiente da esse,* in modo che possa *facilmente* vedere ed esser visto.

« Art. 106. — Per ridurre i rischi di collisione più considerevoli sulle rotte del traffico aereo, devono essere osservate dalle aerodine e dai dirigibili, per il sorvolo di queste rotte e delle zone adiacenti, le seguenti norme:

a) un aeromobile che navighi, servendosi della bussola, lungo la retta congiungente due punti di una rotta abituale di traffico aereo, deve mantenersi sulla destra di detta linea, a non meno di mille metri di distanza da essa;

b) un aeromobile che segue, sia una rotta di traffico aereo che sia stata ufficialmente riconosciuta, sia una rotta frequentata da aeromobili e indicata al suolo con punti di riferimento (vie, vie ferrate, corsi d'acqua, canali, fiumi) deve mantenersi sulla destra di tale linea, a non meno di trecento metri di distanza da essa;

c) nessun aeromobile deve mantenersi sulla sinistra delle linee o delle rotte stabilite nel presente articolo, a meno che mantenga una distanza sufficiente ed evitare gli aeromobili che seguono tali linee o rotte, uniformandosi alle disposizioni del presente articolo;

d) un aeromobile che attraversi una delle linee o delle rotte stabilite nel presente articolo deve attraversarle ad angolo retto, il più rapidamente possibile;

e) nel caso di voli in gruppo, l'aeromobile del capo del gruppo deve volare in maniera tale che tutti gli aeromobili del gruppo possano conformarsi alle disposizioni del presente articolo.

« Art. 106-*bis*. — Per facilitare l'applicazione delle norme per la circolazione aerea, contenute nel presente regolamento, il pilota di una aerodina munita di organo motopropulsore deve, salvo circostanze eccezionali, prendere posto sia sul piano di simmetria dell'aerodina sia alla sinistra di detto piano.

SEZIONE 2ª. — *Norme speciali di circolazione aerea relative agli aeromobili muniti di apparecchi di radiocomunicazione.*

Art. 106-ter. — *Ogni aeromobile munito di apparecchi di radiocomunicazione deve uniformarsi alle disposizioni concernenti la circolazione aerea contenute nel « regolamento sul servizio radioelettrico internazionale degli aeromobili » approvato dalla Commissione internazionale per la navigazione aerea.*

SEZIONE 3ª. — *Norme speciali per la circolazione aerea in condizioni di cattiva visibilità.*

Art. 106-*quater*. — *Ogni aeromobile che voli fra le nubi, la nebbia, la bruma o in qualsiasi altra condizione di cattiva visibilità deve manovrare con precauzione, tenendo conto accuratamente delle condizioni di fatto.*

Art. 106-*quinquies*. — *Ogni aeromobile munito di stazione di radiocomunicazione che gli permetta di comunicare con la stazione aeronautica incaricata del servizio di sicurezza della navigazione aerea nella regione che esso sorvola, e che abbia a bordo un operatore provvisto della licenza appro-*

priata, deve, quando si dispone a volare o inizia il volo nelle condizioni indicate nel precedente articolo, indicare immediatamente alla stazione aeronautica:

a) *in ogni caso, la propria situazione rispetto alle nubi e la propria quota;*

b) *la propria velocità di rotta e l'itinerario seguito, se tali elementi non sono noti alla stazione aeronautica o hanno subìto variazioni dopo che l'aeromobile li ha fatti conoscere alla stazione stessa;*

c) *se possibile, la propria posizione e la propria velocità rispetto al suolo.*

L'aeromobile deve, inoltre, segnalare il fenomeno della formazione di ghiaccio, appena esso si verifica.

L'aeromobile deve successivamente far conoscere alla stazione aeronautica, e possibilmente con anticipo, qualsiasi importante cambiamento nelle indicazioni anzidette, nonchè il momento in cui cessa il volo in condizioni di cattiva visibilità.

Art. 106-sexies. — *La stazione aeronautica in comunicazione con un aeromobile che voli in condizioni di cattiva visibilità deve trasmettergli qualsiasi informazione o avviso utili ai fini della sicurezza del volo.*

Art. 106-septies. — *Quando l'autorità aeronautica reputa che vi è rischio di collisione con un altro aeromobile, può dare agli avvisi emessi dalla stazione aeronautica la forma di ordini, cui l'aeromibile deve obbedire.*

Tuttavia, se l'aeromobile non può obbedire agli ordini ricevuti per gravi ragioni, quale il pericolo di formazione di ghiaccio, deve avvertirne immediatamente la stazione aeronautica, che trasmette ad esso altra decisione.

Art. 106-*octies.* — *Per eliminare i rischi di collisione con altri aeromobili, nelle regioni in cui funziona una stazione aeronautica per il servizio di sicurezza della circolazione aerea, gli aeromobili non muniti di stazione di radiocomunicazione che permetta di comunicare con detta stazione aeronautica o che non abbiano a bordo un operatore provvisto della licenza appropriata, non devono iniziare voli che possano obbligarli a circolare in dette regioni in condizioni di cattiva visibilità.*

Se tali aeromobili, trovandosi già in volo in dette regioni, incontrano condizioni di cattiva visibilità, devono cercare di evitare la zona nella quale esistono queste condizioni, e ove ciò non sia possibile, atterrare al più presto.

Tuttavia, l'autorità aeronautica può autorizzare, a loro domanda, i detti aeromobili a intraprendere o a proseguire un volo in condizioni di cattiva visibilità, con le modalità da essa determinate (ora di partenza, rotta da seguire, quota, ecc.).

Art. 106-*novies.* — *Quando, al disopra di un aeroporto o in prossimità di esso, la visibilità al suolo o l'altezza della base inferiore delle nubi è insufficiente per consentire l'involo o l'atterramento normali, il comandante dell'aeroporto, per evitare i rischi di collisione fra aeromobili, può decidere l'applicazione di una speciale regolamentazione locale, detta: « consegna di cattiva visibilità ».*

Tale consegna si applica entro i limiti di una zona designata col nome di: « zona di avvicinamento ».

L'ubicazione e i limiti delle zone di avvicinamento devono essere debitamente pubblicati e notificati alla Commissione internazionale per la navigazione aerea, che comunica tali informazioni agli altri Stati contraenti della convenzione aeronautica del 13 ottobre 1919.

L'applicazione della consegna di cattiva visibilità deve essere segnalata agli aeroporti aperti al traffico pubblicò che possano avere interesse a conoscerla, nella stessa regione e nelle regioni vicine, nonchè agli aeromobili che si trovano sull'aeroporto e a quelli che volano in prossimità di esso.

La cessazione dell'applicazione della consegna è notificata agli interessati per mezzo di apposito messaggio; in mancanza di questo, l'applicazione della consegna cessa automaticamente a mezzanotte.

Art. 106-*decies.* — *Indipendentemente dall'applicazione di disposizioni locali speciali, la entrata in vigore della consegna di cattiva visibilità implica l'osservanza delle seguenti prescrizioni:*

a) *nella zona di avvicinamento, nessun aeromobile può prendere l'involo senza espressa autorizzazione del comandante dell'aeroporto;*

b) *nessun aeromobile in volo deve entrare nella zona di avvicinamento senza espressa autorizzazione del comandante dell'aeroporto;*

c) *ogni aeromobile che circoli nella zona di avvicinamento deve uniformarsi rigorosamente alle istruzioni impartite dal comandante dell'aeroporto;*

d) *salvo il caso previsto dal secondo comma dell'articolo* 106-octies, *nessun aeromobile può atterrare nella zona di avvicinamento senza espressa autorizzazione del comandante dell'aeroporto.*

Allo scopo di evitare perdite di tempo che possano aggravare i rischi di collisione, il comandante dell'aeroporto, quando ritenga di determinare l'ordine che deve essere seguito negli atterramenti, deve possibilmente tener conto della quota e della velocità di discesa degli aeromobili che domandano l'autorizzazione di atterrare. Sarà inoltre rispettato, in linea di massima, l'ordine seguente:

1°) *aeromobili costretti ad atterrare per difetti al motore o per altri motivi urgenti;*

2°) *aeromobili adibiti a missioni speciali, segnalati come tali dall'autorità competente;*

3°) *aeromobili adibiti a servizi regolari di linea;*

4°) *altri aeromobili.*

Art. 106-*undecies.* — *Gli aeromobili non muniti di stazione di radiocomunicazione che consenta di comunicare con una stazione incaricata di provvedere alla sicurezza della circolazione aerea nella zona di avvicinamento, o che non abbiano a bordo un operatore provvisto della licenza appropriata, possono, a norma dell'art.* 106-octies, *ottenere solo eccezionalmente le autorizzazioni e le istruzioni prevedute nel precedente art.* 106-*decies, che devono procurarsi con qualsiasi mezzo di cui dispongono (telefono, telegrafo, ecc.).*

Art. 106-*duodecies.* — *Gli aeromobili muniti di stazione di radiocomunicazione che consenta di comunicare con una stazione aeronautica incaricata del servizio di sicurezza della circolazione aerea nella zona di avvicinamento e che abbiano a bordo un operatore provvisto della licenza appropriata, durante il volo nella zona di avvicinamento, devono restare costantemente in comunicazione con detta stazione e conformarsi alle prescrizioni da essa trasmesse per quanto riguarda la circolazione nella zona e la procedura radioelettrica.*

Tali aeromobili non devono, di loro iniziativa, modificare l'itinerario e la quota, salvo il caso di gravi motivi e con obbligo di informarne immediatamente la stazione aeronautica.

L'atterramento con i mezzi radioelettrici deve essere effettuato conformemente ai regolamenti locali.

Art. 106-*terdecies.* — *Il Ministero dell'aeronautica può emanare ulteriori disposizioni di carattere permanente o temporaneo, intese ad eliminare i rischi di collisione durante il volo in condizioni di cattiva visibilità, purchè esse non contrastino con le norme della presente sezione.*

Tali disposizioni saranno rese pubbliche e comunicate alla Commissione internazionale per la navigazione aerea, che le notificherà agli altri Stati contraenti della convenzione aeronautica del 13 ottobre 1919.

SEZIONE 4.ª — *Norme speciali per la circolazione aerea su tutti gli aeroporti e nelle loro vicinanze.*

Art. 107. — Su tutti gli aeroporti e nelle loro vicinanze si applicano le seguenti prescrizioni:

a) deve essere lasciata libera la via a tutti gli aeromobili in procinto di atterrare in un aeroporto;

b) nessun aeromobile in procinto di *partire in volo* deve tentare di farlo, se vi sia rischio di collisione con un altro aeromobile;

c) se due aerodine munite di organo motopropulsore si avvicinano contemporaneamente ad un aeroporto per atterrarvi, l'aerodina che si trova più in alto deve manovrare per evitare l'altra aerodina che vola ad un livello inferiore; ma quest'ultima, secondo i casi, deve uniformarsi alle disposizioni dell'art. 103.

SEZIONE 5ª. — *Norme speciali per la circolazione aerea sugli aeroporti aperti all'uso pubblico e nelle loro vicinanze.*

§ 1. — NOZIONI GENERALI.

Art. 108. — Le norme della presente sezione si applicano sugli aeroporti aperti all'uso pubblico e nelle loro vicinanze. Esse riguardano soltanto gli aeroporti terrestri e gli idroscali per aerodine munite di organo motopropulsore, le quali sono designate nella presente sezione con la sola parola « aerodine ».

Art. 108-*bis*. — Sugli aeroporti aperti all'uso pubblico e nelle loro vicinanze, le aerodine non munite di organo motopropulsore devono conformarsi, nella misura del possibile, alle prescrizioni della presente sezione.

Art. 109. — L'applicazione delle prescrizioni della presente sezione può essere temporaneamente sospesa, parzialmente o totalmente, per un dato aeroporto. In tal caso, la sospensione è indicata per mezzo degli speciali segnali previsti all'art. 91-*ter*.

Art. 109-*bis*. — Sugli aeroporti terrestri, una zona neutra, situata lungo il perimetro della pista di *atterramento* o nelle vicinanze degli hangars, può essere destinata alla manovra a terra delle aerodine.

§ 2. — SORVOLO DELLA PISTA DI ATTERRAMENTO O DELLE SUE ADIACENZE.

Art. 110. — Salvo speciale regolamentazione locale:

a) *è proibito alle aerodine il volo a meno di settecento metri di altezza, sia al disopra di una pista di atterramento, sia a una distanza di meno di duemila metri dal punto più prossimo a tale pista, fatta eccezione per il sorvolo che segue immediatamente l'involo o che precede immediatamente l'atterramento.*

b) qualunque aerodina che vola al difuori di una pista di *atterramento*, a una distanza di almeno duemila metri dal punto più prossimo alla pista, deve, a meno che essa si trovi a una quota superiore a settecento metri, mantenersi alla destra della pista.

Art. 111. — E' proibito alle aerodine di effettuare *voli acrobatici* in prossimità degli aeroporti, a una distanza inferiore a quattromila metri dal punto più prossimo al perimetro dell'aeroporto, a meno che esse si tengano ad una altezza superiore a duemila metri.

Art. 112. — Quando un'aerodina sta per atterrare servendosi di guida radioelettrica, le altre aerodine, per evitare la collisione, devono conformarsi ai regolamenti locali eventualmente applicabili o, in mancanza di tali regolamenti, volare alla minor quota possibile, sotto le nubi.

Art. 113. — Nessun pallone frenato o cervo volante può *essere elevato* in prossimità di un aeroporto, salvo speciale autorizzazione.

§ 3. — NORME DA OSSERVARE PER LE PARTENZE E GLI ATTERRAMENTI.

Art. 114. — Se un'aerodina *vuole virare subito dopo l'involo da un aeroporto o prima di atterrarvi, deve farlo, al di fuori della pista di atterramento, girando a sinistra,* cioè nel senso contrario al movimento della lancette dell'orologio, in maniera che, durante la virata, la pista di *atterramento* si trovi sempre alla sua sinistra.

Eccezionalmente, la virata deve essere fatta a destra quando è esposto il segnale indicato nel comma secondo o nel comma terzo dell'art. 91-*ter*.

Art. 115. — Ogni aerodina che *parte in volo* da un aeroporto o che vi atterra, deve farlo con vento di prua, salvo impedimento risultante dalla condizioni locali. Tuttavia, se esiste un « T » di *atterramento*, come è previsto nel capoverso dell'art. 91, o una linea di fanali, come è prescritto nell'art. 92-*bis*, comma *d*), numero 2°, l'aerodina deve innalzarsi o atterrare nel senso indicato dal « T », (cioè seguendo la direzione del tratto maggiore del « T » verso la barra trasversale del « T ») o della linea di fanali.

L'*atterramento* deve essere preceduto da una discesa in linea retta, la cui manovra si inizi almeno a trecento metri al difuori del perimetro della pista di *atterramento*.

Ogni aerodina che atterra in un aeroporto deve lasciare nettamente alla sua sinistra ogni altra aerodina che abbia già atterrato o che è in procinto di atterrare, *o che è in procinto di partire in volo o è appena partita in volo.*

Ogni aerodina che *prende l'involo* da un aeroporto deve lasciare nettamente alla sua sinistra ogni aerodina che *parte in volo o che è appena partita in volo.*

Pure osservando scrupolosamente le regole del presente articolo, ogni aerodina in procinto di atterrare o di *partire in volo* deve lasciare alla sua destra uno spazio sufficiente per permettere ad altre aerodine di atterrare o di *partire in volo.*

In un aeroporto, è proibito *l'involo o l'atterramento* simultaneo di due o più aerodine, a meno che esso non sia stabilito prima.

Ai fini del presente articolo, due o più aerodine che *partano in volo* o che atterrino simultaneamente previa intesa, sono considerate come una sola aerodina.

Art. 116. — Eccezionalmente, su taluni aeroporti la pista di *atterramento*, può essere considerata come divisa in due zone quasi eguali, per mezzo di un piano verticale orientato nel senso dell'*involo* e dell'*atterramento*, definito al precedente art. 115, comma primo. Per un osservatore situato con la faccia *nella* direzione *nella quale sono effettuati gli involi e gli atterramenti*, la zona di destra è quella destinata agli *atterramenti*, la zona di sinistra quella riservata agli *involi*. Questa prescrizione speciale deve essere indicata per mezzo del segnale previsto all'art. 91-*bis*.

Un'aerodina che atterri su uno di tali aeroporti, deve farlo secondo quanto è previsto all'art. 115, commi primo e secondo, mantenendosi il più possibile a sinistra nella zona riservata a tale scopo e lasciando nettamente alla sua sinistra ogni altra aerodina che abbia già atterrato o che sia in procinto di farlo.

Ogni aerodina che *parte in volo da uno di tali aeroporti* deve farlo secondo quanto è prescritto dall'art. 115, mantenendosi il più possibile a sinistra nella zona riservata a questo scopo ma lasciando nettamente alla sua sinistra qualunque altra aerodina che sia già in procinto di *partire in volo o che sia appena partita in volo.*

Art. 117. — Negli aeroporti terrestri dotati di un servizio di controllo, un'aerodina che si diriga verso la pista di *atterramento* per *partire in volo,* non deve farlo prima di averne ricevuta autorizzazione per mezzo del segnale previsto dall'art. 94, numero 2°, o dall'art. 94-*bis,* numero 2°.

§ 4. — NORME DA OSSERVARE PER LE MANOVRE A TERRA.

Art. 118. — Negli aeroporti terrestri, ogni aerodina che manovra al suolo sulla pista di *atterramento* deve manovrare, normalmente, nel senso dell'*atterramento.* Tuttavia essa, al fine di abbreviare il percorso, può attraversare la pista di *atterramento* per raggiungere il *punto ove deve iniziarsi l'involo* o la periferia, a condizione che, nello spostarsi, effettui tutte le manovre a sinistra, che lasci via libera a tutte le aerodine che *partono in volo* o che atterrano, e che si uniformi alle regole generali della circolazione aerea indicate negli articoli 101 a 104-*bis.*

Le norme sugli aeroporti terrestri, contenute nel precedente comma, si applicano egualmente agli idroscali, salvo il disposto dell'art. 120.

Art. 119. — Sugli aeroporti muniti di servizio di controllo, oltre all'osservanza delle prescrizioni contenute nell'art. 118, ogni aerodina non deve dirigersi verso la pista di *atterramento* prima che ne abbia ricevuta l'autorizzazione per mezzo dei segnali previsti dall'art. 94, numero 1°, o dell'art. 94-*bis* numero 1°.

SEZIONE 6ª. — *Norme relative agli aeromobili. che si trovano alla superficie dell'acqua o in prossimità di essa.*

Art. 120. — Ogni aeromobile che manovra sull'acqua con i propri mezzi deve conformarsi ai regolamenti stabiliti per evitare le collisioni in mare e deve, *pertanto,* essere considerato come una nave a propulsione meccanica.

Tuttavia:

a) uniformandosi alle norme citate, non si deve perdere di vista il fatto che le navi a propulsione meccanica, negli spazi limitati, non possono manovrare in modo da evitare una collisione con gli aeromobili;

b) l'aeromobile porta solamente i fanali specificati nella sezione 1ª del capo 3° del presente titolo e non quelli prescritti per le navi a propulsione meccanica, per evitare le collisioni in mare; esso non fa uso dei segnali sonori prescritti nei citati regolamenti, salvi i casi specificati agli articoli 88 e 93-*bis, lettera d*), e non è tenuto a riceverli.

Inoltre, ogni aeromobile in volo o che manovra in prossimità della superficie dell'acqua deve, in quanto possibile, tenersi lontano dalle navi ed evitare di ostacolare la navigazione.

CAPO 5°.

DISPOSIZIONI VARIE.

Art. 121. — (*abrogato*).

Art. 122. — E' vietato lanciare da un aeromobile in volo altra zavorra che sabbia fina od acqua.

Art. 122-*bis.* — *Ogni comandante di aeromobile che abbia comunicato all'autorità aeronautica dell'aeroporto di partenza o di quello di destinazione, o ad una stazione aeronautica, la destinazione che egli si propone di raggiungere direttamente, deve, in caso di atterramento lungo la rotta o di cambiamento di destinazione, segnalare immediatamente l'atterramento o il cambiamento, col mezzo più rapido che gli sia dato impiegare, all'autorità aeronautica o alla stazione anzidetta.*

Art. 123. — Uniformandosi alle norme del capo 4° del presente titolo, non devono mai perdersi di vista i pericoli di navigazione e di collisione, ad ogni altra circostanza che possa rendere necessario di non osservare le norme stesse per evitare un pericolo immediato.

Art. 124. — Nessuna disposizione del presente regolamento può essere invocata per esonerare l'aeromobile, il suo proprietario, il suo pilota, il suo equipaggio, dalle conseguenze di negligenza nell'uso dei fanali o delle segnalazioni, o nel servizio di vedetta, o di negligenza nell'osservanza delle precauzioni richieste nella pratica della navigazione aerea in condizioni normali o speciali.

Art. 125. — Le prescrizioni del presente regolamento non pregiudicano la emanazione, anche in deroga alle prescrizioni stesse, di norme speciali relative alla circolazione degli aeromobili sul territorio dello Stato, nella vicinanza degli aeroporti o in altri luoghi, che siano giustificate da circostanze eccezionali. Tali norme sono comunicate alla Commissione internazionale per la navigazione aerea e l'osservanza di esse è obbligatoria per tutti i proprietari, i piloti e gli equipaggi degli aeromobili.

Art. 125-*bis.* — Negli aeroporti statali, le segnalazioni acustiche e visive agli aeromobili, per la necessità di navigazione dei medesimi, sono disciplinate unicamente dal comandante dell'aeroporto, sotto la sua personale responsabilità.

Per gli idroscali, le segnalazioni, ove del caso, sono concordate con le autorità marittime locali; per gli aeroporti, dove esistono altri comandi, con i comandi stessi.

Art. 125-*ter.* — *Ogni aeromobile deve, volando sopra centri abitati o sopra località dove siano agglomerazioni di persone, mantenersi a una quota che renda l'atterramento sempre possibile, anche in caso di arresto del motore, al difuori del centro abitato o della agglomerazione, ovvero su un aeroporto.*

Art. 125-*quater.* — *E' vietato di eseguire qualsiasi volo acrobatico, il quale comporti evoluzioni pericolose e inutili per il buon funzionamento dell'aeromobile, al disopra di qualsiasi aeroporto aperto al traffico civile, dei centri abitati e di altre località ove siano agglomerazioni di persone, nonchè in prossimità delle rotte di traffico aereo ufficialmente riconosciute* ».

Art. 6.

L'articolo 126, capoverso secondo, dello stesso regolamento è così modificato:

« Il certificato di navigabilità, sia per gli aeromobili del tipo « più pesante », sia per quelli del tipo « più leggero », sia per quelli destinati al volo a vela, è rilasciato e rinnovato dal *Registro aeronautico italiano,* a norma del *R. decreto-legge 24 novembre* 1938-XVII, *n.* 1912 ».

Negli articoli: 126, capoverso ultimo, 132, 133, 146, 147, 148, 151, 153, 154, 154-*ter,* 154-*quater* e 155, alla dizione: Registro italiano navale ed aeronautico è sostituita quella: Registro aeronautico italiano.

Art. 7.

L'art. 174 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 174. — Le stazioni di radiocomunicazioni indicate nel precedente art. 173 devono essere usate nelle condizioni previste dal « regolamento *sul servizio radioelettrico internazionale* degli aeromobili » approvato dalla Commissione internazionale per la navigazione aerea ».

Art. 8.

All'articolo 189 dello stesso regolamento è aggiunto un ultimo comma così redatto:

« *Il Ministero dell'aeronautica può, inoltre, rilasciare ai piloti militari, alle condizioni indicate nel successivo articolo 217-bis, uno speciale brevetto di « istruttore a doppio comando presso le scuole di pilotaggio della Reale unione nazionale aeronautica* ».

Art. 9.

La lettera *d*) dell'articolo 196 dello stesso regolamento è così nuovamente formulata:

« d) *se il brevetto al quale il richiedente aspira sia il brevetto internazionale di pilota di aerodina da trasporto pubblico o da lavoro aereo (terzo grado), dichiarazione del pilota istruttore, controfirmata dal dirigente della scuola, nella quale si attesti, sotto la personale responsabilità dei firmatari, che l'aspirante ha compiuto adeguato periodo di istruzione di volo notturno e di pilotaggio senza visibilità, e si trova in tutte le condizioni volute per subire le prove indicate nell'articolo 244, numero 1, lettere* e) *ed* f). ».

Art. 10.

I commi primo, secondo e terzo dell'art. 209 dello stesso regolamento sono così modificati:

« Il brevetto di pilota di aerodina di primo grado ha la validità di dodici mesi; *il brevetto di pilota di aerodina di secondo grado ha validità di dodici mesi, se il titolare non ha superato l'età di cinquanta anni, di sei mesi, se il titolare ha superato tale età;* il brevetto di pilota di aerodina di terzo grado ha la validità di sei mesi.

Allo spirare dei periodi di validità indicati nel comma precedente, i titolari dei brevetti hanno diritto alla rinnovazione, purchè abbiano subìto favorevolmente la visita di controllo periodico, *entro i termini indicati, per ciascun brevetto, dall'art.* 239, ed abbiano svolto la seguente attività di volo:

due ore almeno di volo, in qualità di pilota, i titolari del brevetto di primo grado;

quattro ore almeno di volo, in qualità di pilota, i titolari del brevetto di secondo grado che non abbiano superato i cinquanta anni di età; due ore almeno, i titolari del brevetto di secondo grado che abbiano superato tale età;

cinque ore almeno di volo, in qualità di piloti, i titolari del brevetto di terzo grado.

I brevetti di primo, di secondo e di terzo grado, alla scadenza *dei periodi di validità suindicati,* devono essere trasmessi al Ministero dell'aeronautica (Direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo) per l'annotazione relativa al loro rinnovo. *Nei casi in cui i periodi di validità non spirano in data prossima a quella nella quale il pilota abbia subìto una visita di controllo, in applicazione delle disposizioni contenute nel primo comma dell'art.* 239, *egli deve produrre al Ministero una dichiarazione da lui sottoscritta, attestante che, nel periodo di precedente validità del brevetto, egli non ha subìto alcuno degli incidenti o delle malattie indicate nel secondo comma dell'art.* 239-*bis* ».

Art. 11.

Il secondo capoverso dell'art. 210 dello stesso regolamento è così modificato:

« *Il Ministero dell'aeronautica può, a suo insindacabile giudizio, dispensare, in tutto o in parte, il titolare di un brevetto, incorso nella decadenza, dal compiere le prove di reintegrazione, subordinatamente all'esito di accertamenti che comprovino la persistenza, nel titolare, delle condizioni di idoneità alla ripresa del pilotaggio* ».

Art. 12.

Il primo comma dell'articolo 217 dello stesso regolamento è così modificato:

« I piloti militari provvisti del « brevetto di pilota militare » hanno diritto al brevetto internazionale di pilota di aerodina da turismo (secondo grado). Per ottenere, invece, il brevetto di pilota di aerodina da trasporto pubblico o da lavoro aereo (terzo grado) essi devono sostenere *l'esame teorico e pratico previsto dall'articolo 244, numero 2, e le prove pratiche di volo notturno e di pilotaggio senza visibilità previste dall'articolo 244, numero 1, lettere* e) *ed* f). *Il Ministero dell'aeronautica può concedere la esenzione da tali prove pratiche, previo motivato parere del Comando della zona aerea territoriale dalla quale il candidato dipende, o di altra superiore autorità aeronautica militare* ».

Art. 13.

Allo stesso regolamento è aggiunto un articolo del seguente tenore:

« *Art. 217*-bis. — *I piloti militari provvisti del « brevetto di pilota militare » in corso di validità, e ai quali le competenti autorità della Regia aeronautica abbiano conferito l'abilitazione ad esercitare le mansioni di istruttore a doppio comando, possono conseguire lo speciale brevetto di « istruttore a doppio comando presso le scuole di pilotaggio della Reale unione nazionale aeronautica » superando gli esami teorici previsti al successivo articolo 244, numero 2, lettere* d), e) *ed* f) ».

Art. 14.

Il primo comma dell'art. 239 dello stesso regolamento è così modificato:

« La persistenza dei requisiti psicofisiologici necessari al disimpegno delle mansioni aeronautiche indicate nei precedenti articoli deve essere *accertata mediante visite di controllo periodico, alle quali devono sottoporsi:*

1° *ogni sei mesi:*

a) i titolari del brevetto di pilota di aerodina di terzo grado;

b) *i titolari del brevetto di pilota di aerodina di secondo grado che abbiano superato l'età di cinquanta anni;*

c) i titolari del brevetto di pilota di dirigibile;

2° *ogni anno:*

a) i titolari del brevetto di ufficiale di rotta;

b) i titolari del brevetto di pilota di aerodina di primo o di secondo grado *che abbiano superato l'età di trentacinque anni ma non quella di cinquanta anni;*

c) i titolari del brevetto di pilota di pallone libero;
d) i titolari del brevetto di motorista di aeromobile;
e) i titolari del brevetto di radioelettricista di aeromobile;

3° *ogni due anni*:
i titolari del brevetto di pilota di aerodina di primo o di secondo grado che non abbiano superato l'età di trentacinque anni ».

L'ultimo comma dello stesso art. 239 è abrogato.

Art. 15.

Allo stesso regolamento sono aggiunti due articoli del seguente tenore:

« *Art. 239-bis. — Le autorità preposte alla vigilanza sulla navigazione aerea possono, ogni qualvolta lo ritengano necessario, proporre al Ministero dell'aeronautica (Direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo) che il titolare di un brevetto aeronautico sia sottoposto a visita presso uno degli Istituti medico-legali della Regia aeronautica.*

Il titolare di un brevetto aeronautico deve immediatamente denunciare al Ministero dell'aeronautica (Direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo) ogni incidente che egli abbia subìto durante il servizio aeronautico, e ogni incidente subìto fuori del servizio, che determini incapacità al lavoro. Deve inoltre denunciare ogni malattia che determini incapacità al lavoro per un periodo di almeno venti giorni, appena tale periodo sia trascorso.

Nei casi preveduti dai due commi precedenti, il Ministero dell'aeronautica può disporre che il titolare si sottoponga, in tutto o in parte, alla visita psico-fisiologica relativa al brevetto del quale egli è in possesso, e non riprenda le proprie mansioni se non in seguito ad esito favorevole di detta visita ».

« *Art. 239-ter. — Le spese relative alle visite di accertamento della idoneità iniziale ed a quelle di controllo periodico, di controllo straordinario e di appello sono a carico dell'esaminando* ».

Art. 16.

I primi quattro commi dell'articolo 242-*bis* dello stesso regolamento sono sostituiti dai seguenti:

« Art. 242-*bis*. — *Norme comuni a tutti i brevetti.*

« *Gli esami per il conseguimento dei brevetti di pilotaggio si svolgono, di regola, presso le scuole di pilotaggio della Reale unione nazionale aeronautica, con le norme emanate dal Ministero dell'aeronautica. Gli esami teorici per il brevetto internazionale di pilota di aerodina da trasporto pubblico o da lavoro aereo (terzo grado) e per il brevetto di ufficiale di rotta di prima e di seconda classe, si svolgono normalmente presso il Ministero dell'aeronautica.*

« In tutti gli esami previsti dal presente capo, *le prove teoriche e quelle pratiche possono essere eseguite in qualsiasi ordine. Tutte le prove devono esser completate entro il periodo massimo di tre mesi; trascorso il quale, le prove già eventualmente eseguite sono considerate nulle.*

« Alle prove assistono esaminatori debitamente delegati a norma dell'art. 195, i quali esprimono il loro giudizio sulla idoneità del candidato assegnandogli un voto per il gruppo delle prove teoriche e uno per quello delle prove pratiche. I voti sono espressi in *trentesimi. E' dichiarato idoneo* il candidato che, in ciascuno dei due gruppi di prove, abbia riportato una votazione non inferiore a *diciotto trentesimi.*

« *Il candidato che abbia riportato una votazione inferiore a diciotto trentesimi in uno dei due gruppi di prove e abbia conseguito l'idoneità nell'altro gruppo è ammesso, a sua richiesta, a ripetere il gruppo di prove per il quale non ha conseguito l'idoneità. L'esame di riparazione non può aver luogo prima della data che la commissione, a suo insindacabile giudizio, ritenga di stabilire, e, in ogni caso, non prima di venti giorni e non oltre tre mesi dalla data di inizio degli esami. Nel caso di non idoneità nell'esame di riparazione, il candidato è dichiarato non idoneo al conseguimento del brevetto. Nel caso, invece, in cui il candidato non si sottoponga all'esame di riparazione entro il termine assegnatogli, l'idoneità conseguita per l'altro gruppo di prove non ha più valore, e il candidato deve pertanto sottoporsi nuovamente a tutte le prove.*

« *Il candidato che non abbia conseguito la idoneità in entrambi i gruppi di prove è dichiarato non idoneo al conseguimento del brevetto, e non può chiedere di essere sottoposto nuovamente agli esami per il conseguimento dello stesso brevetto prima che siano trascorsi tre mesi dalla data in cui hanno avuto termine gli esami nei quali è stato giudicato non idoneo* ».

Nulla è innovato ai commi quinto e successivi.

L'*Allegato 11* allo stesso regolamento è modificato conformemente all'annesso modello (*Allegato* A).

Art. 17.

Negli articoli 243, numero 2, e 243-*bis*, numero 2, dello stesso regolamento, sono aggiunte, in fine, le seguenti indicazioni:

« *Nozioni elementari sulle aerodine e sui motori d'aviazione* ».

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re d'Italia e di Albania
Imperatore d'Etiopia

Il DUCE del Fascismo, Capo del Governo
Ministro per l'aeronautica
MUSSOLINI

ALLEGATO A
(Allegato II al regolamento per la navigazione aerea)

VERBALE

relativo all'esito delle prove sostenute dal Sig. . . . .
per conseguire il brevetto di . . . .

Nei giorni . . . .
il Signor . . . . di . . . .
nato a . . . . il . . . . domiciliato
a . . . . via . . . . n. . . . .
la cui idoneità personale fu dalla Commissione accertata, ha sostenuto presso questo aeroporto le prove prescritte per conseguire il brevetto di . . . .
. . . . con l'esito seguente:

1. — PROVE TEORICHE

. . . .
. . . .
. . . .
. . . .

2. — PROVE PRATICHE

. . . .
. . . .
. . . .
. . . .

I sottoscritti commissari Signori . . . .
. . . .
nominati con lettera n. . . . . . . in data . . . .
del Ministro per l'aeronautica, visto l'esito delle prove suindicate, giudicano il Sig. . . . . idoneo / non idoneo **al conseguimento del brevetto di** . . . . (*ovvero*) **idoneo alle prove** teoriche / pratiche **e ammesso a ripetere le prove** pratiche / teoriche **non prima del giorno** . . . .

Rimettono pertanto il presente verbale unitamente a tutti i documenti prescritti e che sono riconosciuti regolari.

A . . . . li . . . .

I COMMISSARI

1. . . . . 2. . . . .
3. . . . .

Rilasciata la tessera n. . . . . *in data* . . . .
L . . . .
. . . .

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re d'Italia e di Albania
Imperatore d'Etiopia

Il DUCE del Fascismo, Capo del Governo
Ministro per l'aeronautica
MUSSOLINI

REGIO DECRETO 16 settembre 1940-XVIII.
Inscrizione temporanea nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato, categoria dragamine, di navi mercantili requisite.

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA E DI ALBANIA
IMPERATORE D'ETIOPIA

Visto il R. decreto-legge 19 settembre 1935-XIII, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936-XIV, n. 147, riguardante l'organizzazione della Marina mercantile per il tempo di guerra;

Visto il R. decreto-legge 13 gennaio 1936-XIV, n. 229, convertito nella legge 4 giugno 1936-XIV, n. 1145, con modificazioni, contenente disposizioni speciali sui trasporti terrestri e marittimi;

Visto il R. decreto-legge 15 febbraio 1937-XV, n. 748, riguardante requisizione e noleggio di naviglio mercantile per le esigenze delle Forze armate;

Vista la legge 13 luglio 1939-XVII, n. 1154, relativa alle norme sulla requisizione del naviglio mercantile;

Visto il R. decreto 5 settembre 1938-XVI, n. 1483, riguardante classificazione del Regio naviglio;

Visto il decreto del Capo del Governo 21 aprile 1937, registrato alla Corte dei conti il 17 maggio 1937-XV, riguardante autorizzazione a requisire o noleggiare naviglio mercantile da inscrivere temporaneamente nel quadro del naviglio da guerra;

Sulla proposta del DUCE del Fascismo, Capo del Governo, Ministro per la marina;

Vista la delega 7 agosto 1939-XVII, rilasciata dal DUCE del Fascismo, Capo del Governo, Ministro per la marina al Sottosegretario di Stato per la marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il seguente naviglio mercantile, requisito per le esigenze delle Forze armate, è temporaneamente inscritto nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato, nella categoria dragamine, a decorrere dall'ora e dalla data a fianco di ognuno indicata:

Motopeschereccio *Sant'Antonio* di stazza lorda tonnellate 73,11, inscritto al Compartimento marittimo di Catania, dell'armatore Catania Pietro fu Giuseppe con sede a Catania: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motopeschereccio *Stella Monte Carmelo* di stazza lorda tonn. 21,82, inscritto al Compartimento marittimo di Taranto, dell'armatore Albano Vincenzo di Gabriele con sede a Taranto: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motopeschereccio *San Rocco* di stazza lorda tonn. 29,27, inscritto al Compartimento marittimo di Bari, dell'armatore Nicola Tanzi di Giuseppe & C. con sede a Mola di Bari: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motopeschereccio *San Francesco* di stazza lorda tonnellate 53,16, inscritto al Compartimento marittimo di Bari, dell'armatore Michele Amoruso fu Nicola con sede in Bari: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motopeschereccio *San Vito* di stazza lorda tonn. 85,08, inscritto al Compartimento marittimo di Bari, dell'armatrice ditta Michele Amoruso fu Nicola con sede a Bari: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motopeschereccio *San Michele Arcangelo* di stazza lorda tonn. 21,28, inscritto al Compartimento marittimo di Torre

del Greco, dell'armatore Striano Giuseppe fu Antonio con sede a Resina: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motopeschereccio *Salvatore Lo Bianco 2°* di stazza lorda tonn. 29,94, inscritto al Compartimento marittimo di Napoli, degli armatori Aiello Domenico & C. con sede a Procida: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motopeschereccio *Salvatore Lo Bianco* di stazza lorda tonn. 82,01, inscritto al Compartimento marittimo di Roma, dell'armatrice Società Sannini, Di Fazio & C. con sede a Nettunia: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motopeschereccio *San Vito Padre* di stazza lorda tonnellate 115,59, inscritto al Compartimento marittimo di Trapani, dell'armatore Giacalone Pietro fu Vito con sede a Mazara del Vallo: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motopeschereccio *Saturnia* di stazza lorda tonn. 74,38, inscritto al Compartimento marittimo di Ancona, dell'armatore Mascaretti Gino con sede a S. Benedetto del Tronto: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motopeschereccio *San Giovanni Battista* di stazza lorda tonn. 72,75, inscritto al Compartimento marittimo di Trapani, dell'armatore Marrone Pietro con sede a Mazara del Vallo: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motopeschereccio *Sparviero* di stazza lorda tonn. 90,18, inscritto al Compartimento marittimo di Bari, dell'armatrice ditta Virgilio & Mastronardi (Virmapesca) con sede a Bari: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motopeschereccio *Stella Rinascente* di stazza lorda tonnellate 45,51, inscritto al Compartimento marittimo di Bari, degli armatori De Fonte Antonio di Nicola e Lasandrea Giuseppe fu Vito con sede a Mola di Bari: dalle ore 12 dell'8 giugno 1940.

Motopeschereccio *Stella Polare* di stazza lorla tonn. 23,36, inscritto al Compartimento marittimo di Ancona, dell'armatore Bufalini Enrico con sede a Portocivitanova: dalle ore 11 dell'11 giugno 1940.

Motopeschereccio *Stefano Padre S.* di stazza lorda tonn. 30,49, inscritto al Compartimento marittimo di Livorno, dell'armatrice ditta Tito e Alfredo Neri con sede a Livorno: dalle ore 12,30 del 13 giugno 1940.

Motopeschereccio *Santa Lucia* di stazza lorda tonn. 20,73, inscritto al Compartimento marittimo di Trapani, dell'armatore Ardito Antonino con sede a Trapani: dalle ore 16 del 19 giugno 1940.

Motopeschereccio *Sant'Andrea* di stazza lorda tonn. 40,89, inscritto al Compartimento marittimo di Napoli, dell'armatore Salerno Giovanni fu Andrea con sede a Napoli: dalle ore 19 del 20 giugno 1940.

Motopeschereccio *Sant'Andrea* di stazza lorda tonn. 26,38, inscritto al Compartimento marittimo di Ancona, degli armatori Marà Primo e Marà Andrea con sede a Giulianova: dalle ore 20 dell'11 luglio 1940.

Motopeschereccio *San Pietro* di stazza lorda tonn. 43,04, inscritto al Compartimento marittimo di Ancona, dell'armatore Lauri Quatraccioni Amilcare con sede a Giulianova: dalle ore 9 del 21 giugno 1940.

Motopeschereccio *Sant'Antonio* di stazza lorda tonnellate 35,35, inscritto al Compartimento marittimo di Palermo, dell'armatore Balistrieri Antonio fu Antonino con sede a Isola delle Femine: dalle ore 18 del 15 luglio 1940.

Motopeschereccio *San Giovanni* di stazza lorda tonnellate 22,73, inscritto al Compartimento marittimo di Trapani, dell'armatore Tumbiolo Giovanni con sede a Mazara del Vallo: dalle ore 12 del 20 luglio 1940.

Motopeschereccio *San Pietro* di stazza lorda tonn. 32,04, inscritto al Compartimento marittimo di Ancona, degli armatori Merlini Nicola, Merlini Francesco e Trevisani Giuseppe con sede a S. Benedetto del Tronto: dalle ore 16 del 20 luglio 1940.

Motopeschereccio *San Vincenzo Secondo* di stazza lorda tonn. 27,50, inscritto al Compartimento marittimo di Ancona, degli armatori Bergamaschi Nazareno, Bergamaschi Maria e Prosperi Amedeo con sede a S. Benedetto del Tronto: dalle ore 9 del 26 luglio 1940.

Motopeschereccio *Stella Saturno* di stazza lorda tonnellata 32, inscritto al Compartimento marittimo di Ancona, dell'armatore Luciani Girolamo con sede ad Ancona: dalle ore 9 del 18 giugno 1940.

Motopeschereccio *San Michele* di stazza lorda tonnellate 47,97, inscritto al Compartimento marittimo di Palermo, dell'armatore Lombardo Michele fu Giuseppe con sede a Termini Imerese: dalle ore 17 del 19 giugno 1940.

Motopeschereccio *Tirrenia* di stazza lorda tonn. 21,43, inscritto al Compartimento marittimo di Livorno, dell'armatore Loffredo Stefano di Genesio con sede a Porto S. Stefano: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motopeschereccio *Tigre* di stazza lorda tonn. 35,90, inscritto al Compartimento marittimo di Ancona, dell'armatore Pandolfi Carlo Alberto con sede a Portorecanati: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motopeschereccio *Trento* di stazza lorda tonn. 69,28, inscritto al Compartimento marittimo di Ancona, dell'armatore Latini Tommaso fu Egidio con sede a S. Benedetto del Tronto: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motopeschereccio *Tenacemente* di stazza lorda tonn. 81, inscritto al Compartimento marittimo di Ancona, dell'armatore Marchegiani Nicola fu Antonio con sede a S. Benedetto del Tronto: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motopeschereccio *Teresa* di stazza lorda tonn. 21,15, inscritto al Compartimento marittimo di Bari, dell'armatrice signora Mangini Teresa con sede a Bari: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motopeschereccio *Trieste* di stazza lorda tonn. 60,63, inscritto al Compartimento marittimo di Cagliari, dell'armatore Giovanni Mai con sede a Cagliari: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motopeschereccio *Teodoro* di stazza lorda tonn. 73, inscritto al Compartimento marittimo di Ancona, dell'Ente Nazionale per la Educazione Marinara (E.N.E.M.) con sede a Roma: dalle ore 16 del 3 giugno 1940.

Motopeschereccio *Tripoli* di stazza lorda tonn. 71,21, inscritto al Compartimento marittimo di Trapani, dell'armatore rag. Vaccara Stefano con sede a Mazara del Vallo: dalle ore 14 del 5 giugno 1940.

Motopeschereccio *Umberto Maddalena* di stazza lorda tonn. 31,14, inscritto al Circondario marittimo di Molfetta, dell'armatore Valente Vito di Francesco con sede a Molfetta: dalle ore 9 dell'11 luglio 1940.

Motopeschereccio *Vincenzo S.* di stazza lorda tonn. 33,15, inscritto al Compartimento marittimo di Palermo, dell'armatore Savoca Giovanni con sede a Palermo: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motopeschereccio *Virgilio* di stazza lorda tonn. 30,02, inscritto al Compartimento marittimo di Rimini, dell'armatore Lazzarini Ermenegildo di Oreste con sede a Bellaria di Rimini: dalle ore 15 del 22 giugno 1940.

Motopeschereccio *Vittoria* di stazza lorda tonn. 27,60, inscritto al Compartimento marittimo di Ancona, dell'armatore Luciani Roberto fu Osvaldo con sede ad Ancona: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motopeschereccio *Vivere* di stazza lorda tonn. 24, inscritto al Compartimento marittimo di Ancona, degli armatori Ciaffaroni Adele in Calderoni, Calderoni Marino, Perugini Filo-

mena in Calderoni con sede ad Ancona: dalle ore 9 del 25 luglio 1940.

Motopeschereccio *Vito Fornari* di stazza lorda tonnellate 26,23, inscritto al Circondario marittimo di Molfetta, dell'armatore Minutillo Emanuele fu Francesco con sede a Molfetta: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motopeschereccio *Tre Fratelli* di stazza lorda tonn. 24,60, inscritto al Compartimento di Massaua, dell'armatore Caputo Michele fu Giuseppe, con sede a Massaua: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motopeschereccio *Vittoria* di stazza lorda tonn. 23,13, inscritto al Compartimento marittimo di Torre del Greco, dell'armatore Amato Giuseppe fu Aniello, con sede a Torre del Greco: dalle ore 12 del 30 luglio 1940.

Piroscafo *San Marco della Rosandra* di stazza lorda tonnellate 195,80, inscritto al Compartimento marittimo di Trieste, dell'armatrice Navigazione Municipalizzata Muggia con sede a Muggia: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Piroscafo *Torino* di stazza lorda tonn. 193,94, inscritto al Compartimento marittimo di Venezia, dell'armatrice Azienda Comunale Navigazione Interna Lagunare (A.C.N.I.L.) con sede a Venezia: dalle ore 17 del 10 giugno 1940.

Piroscafo *Vulcano* di stazza lorda tonn. 273,32, inscritto al Compartimento marittimo di Messina, dell'armatrice Società anonima Eolia di Navigazione con sede a Messina: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Piroscafo *Vettor Pisani* di stazza lorda tonn. 129,09, inscritto al Compartimento marittimo di Trieste, dell'armatrice Società anonima di Navigazione Capodistriana con sede a Capodistria: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Piroscafo *San Giorgio* di stazza lorda tonn. 218,90, inscritto al Compartimento marittimo di Palermo fino al 28 giugno 1940, passato con tale data al Compartimento marittimo di Roma, dell'armatrice Società Anonima Industria Pesca (S.A.I.P.) con sede a Roma: dalle ore 8 del 9 giugno 1940.

Motoveliero *Sabaudia* di stazza lorda tonn. 69,57, inscritto al Compartimento marittimo di Trieste, dell'armatore Pascolutti Gilberto con sede a Trieste: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motoveliero *San Giorgio* di stazza lorda tonn. 100,63, inscritto al Compartimento marittimo di Rodi, dell'armatore Caginichita Agapito di Nicola con sede a Simi: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motoveliero *San Giuseppe Marettimo* di stazza lorda tonn. 34,99, inscritto al Compartimento marittimo di Trapani, dell'armatore Arancio Francesco fu Pietro con sede a Marettimo: dalle ore 8 del 26 luglio 1940.

Rimorchiatore *Vulcan* di stazza lorda tonn. 51,06, inscritto al Compartimento marittimo di Livorno, dell'armatrice Società in accomandita semplice Procchi & C. con sede a Piombino: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Rimorchiatore *Witting* di stazza lorda tonn. 115,61, inscritto al Compartimento marittimo di Napoli, dell'armatrice Società Rimorchiatori Napoletani con sede a Napoli: dalle ore 17 dell'11 luglio 1940.

Rimorchiatore *Sampierdarena* di stazza lorda tonn. 57,46, inscritto al Compartimento marittimo di Genova, dell'armatrice Officine Allestimento e Riparazioni Navi con sede a Genova: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Rimorchiatore *Sestri Ponente* di stazza lorda tonnellate 101,01, inscritto al Compartimento marittimo di Genova, dell'armatrice Officine Allestimento e Riparazioni Navi con sede a Genova: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Rimorchiatore *Teresa* di stazza lorda tonn. 72,91, inscritto al Compartimento marittimo di Genova, dell'armatrice Società anonima Ilva Alti Forni ed Acciaierie d'Italia con sede a Genova: dalle ore 9 del 2 giugno 1940.

Rimorchiatore *Tenax* di stazza lorda tonn. 115,47, inscritto al Compartimento marittimo di Genova, dell'armatrice Società Rimorchiatori Riuniti con sede a Genova: dalle ore 8 dell'8 luglio 1940.

Rimorchiatore *Urano* di stazza lorda tonn. 60,35, inscritto al Compartimento marittimo di Genova, dell'armatrice Società anonima Ilva Alti Forni ed Acciaierie d'Italia con sede a Genova: dalle 17 del 2 giugno 1940.

Motogoletta *Sideny* di stazza lorda tonn. 33,08, inscritta al Compartimento marittimo di Castellammare di Stabia, dell'armatore Giuffrè Natale fu Felice con sede a Sorrento III: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Motogoletta *Sant'Agnello* di stazza lorda tonn. 28,90, inscritta al Compartimento marittimo di Castellammare di Stabia, dell'armatore Di Stefano Agostino di Costantino con sede a Capri: dalle ore 10 del 7 giugno 1940.

Motogoletta *Sant'Antonio di Padova* di stazza lorda tonnellate 22,21, inscritta al Compartimento marittimo di Reggio Calabria, dell'armatore Caccamo Antonio fu Demetrio con sede a Reggio Calabria: dalle ore 18 del 14 giugno 1940.

Piropeschereccio *Tea* di stazza lorda tonn. 113,79, inscritto al Compartimento marittimo di Catania, dell'armatore Agatino Comis con sede a Catania: dalle ore 0 del 1° giugno 1940.

Il Nostro Ministro per la marina è incaricato della esecuzione del presente decreto che sarà comunicato alla Corte dei conti per la registrazione.

Dato a San Rossore, addì 16 settembre 1940-XVIII

VITTORIO EMANUELE

CAVAGNARI

Registrato alla Corte dei conti, addì 30 settembre 1940-XVIII
Registro n. 13 Marina, foglio n. 249. — VENTURA

(3874)

REGIO DECRETO 21 agosto 1940-XVIII.

Nomina del presidente dell'Istituto fascista autonomo per le case popolari della provincia di Cosenza.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA E DI ALBANIA

IMPERATORE D'ETIOPIA

Vista la legge 6 giugno 1935-XIII, n. 1129;

Visto il regolamento per l'attuazione della sopra citata legge, approvato con R. decreto 30 aprile 1936-XIV, n. 1031;

Ritenuto che l'Istituto autonomo per le case popolari di Cosenza è stato riconosciuto come Istituto autonomo provinciale ai sensi della citata legge 6 giugno 1935-XIII, n. 1129, con la denominazione di Istituto fascista autonomo per le case popolari della provincia di Cosenza;

Ritenuto che occorre ora provvedere alla nomina del presidente del cennato Istituto provinciale, ai sensi dell'art. 6 della sopra citata legge e dell'art. 4 dello statuto organico dell'Ente;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il cav. Francesco Piro viene nominato presidente dell'Istituto fascista autonomo per le case popolari della provincia di Cosenza.

Il Ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto che sarà trasmesso alla Corte dei conti per la registrazione e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno. Il decreto stesso avrà effetto dal giorno della sua pubblicazione.

Dato a San Rossore, addì 21 agosto 1940-XVIII

VITTORIO EMANUELE

SERENA

Registrato alla Corte dei conti, addì 14 *settembre* 1940-XVIII
Registro n. 19 *Lavori pubblici, foglio n.* 106.

(3902)

DECRETO DEL DUCE DEL FASCISMO, CAPO DEL GOVERNO, 4 settembre 1940-XVIII.
Disposizioni relative al trattamento dei sudditi nemici internati.

IL DUCE DEL FASCISMO, CAPO DEL GOVERNO
MINISTRO PER L'INTERNO

Visto l'art. 289 della legge di guerra, approvata con R. decreto 8 luglio 1938-XVI, n. 1415;
Visto il R. decreto 10 giugno 1940-XVIII, n. 566, che ordina l'applicazione della legge predetta;
Intesi i Ministri per gli affari esteri e per le finanze;

Decreta:

Art. 1.

I sudditi nemici internati possono essere raggruppati in speciali campi di concentramento, ovvero essere obbligati a soggiornare in una località determinata dal provvedimento di internamento.

Art. 2.

I campi di concentramento, preveduti dal precedente articolo, sono posti sotto la sorveglianza e il controllo del Ministero dell'interno.

All'organizzazione e alla disciplina di detti campi provvede il Ministero predetto per mezzo di un funzionario di pubblica sicurezza, che deve risiedere sul posto. All'uopo il Ministero impartisce le istruzioni per il funzionamento interno del campo.

L'organizzazione del campo di concentramento riflette in particolare i servizi delle abitazioni, dell'alimentazione, dell'assistenza igienica e sanitaria, della amministrazione dei medicinali, del lavoro e dopolavoro.

La disciplina concerne sopratutto l'orario di libera uscita per gli internati, il divieto di interessarsi, in modo palese od occulto, di argomenti politici o militari, di disturbare il riposo mediante schiamazzi o rumori, di vendere, barattare e pignorare effetti di vestiario e altri oggetti forniti dall'Erario.

Art. 3.

Se l'internato è obbligato a soggiornare in una località diversa dal campo di concentramento, la vigilanza e il controllo sull'internato stesso spettano all'autorità di pubblica sicurezza del luogo di soggiorno.

La detta autorità determina le visite periodiche che l'internato è tenuto a fare all'autorità locale di pubblica sicurezza, l'orario di libera uscita, la località nella quale l'internato può circolare.

Art. 4.

Gli internati possono essere impiegati in determinati lavori, purchè non eccessivi, conformi al loro rango, e tali da non implicare partecipazioni a operazioni belliche.

In tal caso, gli internati ricevono un equo compenso da determinarsi dal Ministero dell'interno.

Art. 5.

Gli internati devono essere trattati con umanità e protetti contro ogni offesa o violenza.

Essi non possono essere destinati in località esposte al fuoco nemico o insalubri.

Art. 6.

La libertà di religione e di culto degli internati è rispettata, con l'osservanza delle norme prescritte dal Ministero dell'interno per il mantenimento dell'ordine.

Art. 7.

Gli internati conservano gli effetti e gli oggetti di uso personale che non siano stati requisiti o sequestrati, semprechè non si tratti di armi, munizioni, equipaggiamenti o documenti militari.

Art. 8.

Le spese per il mantenimento del campo di concentramento fanno carico all'Erario, salva rivalsa sui beni dell'internato, o su compenso da questi percepito per il suo lavoro.

Art. 9.

L'internato che sia obbligato a soggiornare in una località diversa dal campo di concentramento, e che non abbia mezzi propri o proventi di lavoro, è alloggiato gratuitamente e percepisce un sussidio giornaliero per il suo sostentamento e per gli altri bisogni della vita.

Il sussidio è corrisposto dal prefetto nella misura stabilita dal Ministero dell'interno.

Art. 10.

Gli internati in campo di concentramento o in località diversa non possono spedire o ricevere corrispondenza postale o telegrafica o pacchi di qualsiasi genere se non per il tramite dell'autorità di pubblica sicurezza che esercita la diretta vigilanza sugli internati medesimi.

Agli internati è vietato di tenere presso di loro titoli, gioielli ed oggetti di valore; è inoltre vietato di tenere somme di denaro che, a giudizio insindacabile della autorità di pubblica sicurezza, siano superiori ai bisogni ordinari.

I titoli, i gioielli e gli oggetti di valore sono depositati in cassetti di sicurezza presso un istituto bancario, con le modalità che saranno stabilite dal Ministero dell'interno.

Le somme eccedenti i bisogni sono depositate in una banca locale o all'ufficio postale con libretti intestati agli interessati e non possono essere ritirate senza il visto della autorità di pubblica sicurezza.

Roma, addì 4 settembre 1940-XVIII

MUSSOLINI

(3930)

DECRETO DEL DUCE DEL FASCISMO, CAPO DEL GOVERNO, 2 settembre 1940-XVIII.

Nomina di un membro della Commissione per i prigionieri di guerra.

IL DUCE DEL FASCISMO
CAPO DEL GOVERNO

Visto l'art. 101, comma 3, del testo della legge di guerra, approvato con R. decreto 8 luglio 1938-XVI, n. 1415;

Visto il R. decreto 10 giugno 1940-XVIII, n. 566, che ordina l'applicazione della legge predetta;

Visto il proprio decreto 23 luglio 1940-XVIII, riguardante la costituzione e il funzionamento di una Commissione per i prigionieri di guerra;

Considerata l'opportunità che della predetta Commissione faccia parte anche un rappresentante del Ministero delle finanze;

Decreta:

Articolo unico.

Il dott. rag. Vincenzo Marcolini, direttore capo di divisione della Ragioneria generale dello Stato, Ministero delle finanze, è nominato componente della Commissione per i prigionieri di guerra.

Roma, addì 2 settembre 1940-XVIII

MUSSOLINI

(3910)

DECRETO MINISTERIALE 7 maggio 1940-XVIII.

Riconoscimento dell'Istituto autonomo per le case popolari di Cosenza come Istituto fascista autonomo per le case popolari della provincia di Cosenza.

IL MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI

Visto il testo unico delle disposizioni sull'edilizia popolare ed economica approvato con Regio decreto 28 aprile 1938-XVI, n. 1165;

Visto il regolamento approvato con R. decreto 30 aprile 1936-XIV, n. 1031;

Visto lo statuto tipo approvato con R. decreto 25 maggio 1936-XIV, n. 1049;

Visto il R. decreto 17 dicembre 1912, n. 1266, con il quale l'Istituto autonomo per le case popolari di Cosenza fu riconosciuto come corpo morale;

Ritenuta l'opportunità di riconoscere il cennato Ente come Istituto autonomo per la provincia di Cosenza ai sensi del citato testo unico;

Visto lo schema di statuto organico approvato dal commissario governativo dell'Istituto stesso con delibera 14 novembre 1938-XVI;

Decreta:

L'Istituto autonomo per la case popolari di Cosenza è riconosciuto come Istituto autonomo provinciale, con la denominazione di Istituto fascista autonomo per le case popolari della provincia di Cosenza.

E' approvato l'annesso statuto organico del prefato Istituto provinciale, composto di 27 articoli.

L'esercizio finanziario in corso del cennato Istituto avrà termine il 28 ottobre 1940-XVIII.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, ed avrà effetto dalla data della sua pubblicazione.

Roma, addì 7 maggio 1940-XVIII

Il Ministro: SERENA

(3901)

DISPOSIZIONI E COMUNICATI

MINISTERO DELLE FINANZE

DIREZIONE GENERALE DEL DEBITO PUBBLICO

Diffida per rettifica di titoli del Consolidato 3,50 %

(1ª *pubblicazione*). Avviso n. 26.

Quest'Amministrazione ha proceduto alla conversione nel Consolidato 3,50%, del certificato Consolidato 5% (1861) n. 338827 di L. 50 intestato a Vigliarolo Luigi fu Donato, domiciliato in Catanzaro, ipotecato per cauzione del titolare quale usciere del tribunale di Catanzaro, con irregolare attergato di cessione della rendita a favore di Bianchi Daniele fu Luigi.

Si previene chiunque possa avervi interesse che la parte del certificato Consolidato 5% contenente la suaccennata cessione è stata unita al corrispondente nuovo titolo Consolidato 3,50% n. 54614 di L. 35; emesso in sostituzione per conversione, in modo da formarne parte integrante e che perciò, isolatamente, non ha alcun valore.

Roma, addì 3 ottobre 1940-XVIII

Il direttore generale: POTENZA

(3899)

MINISTERO DELLE FINANZE

DIREZIONE GENERALE DEL TESORO - PORTAFOGLIO DELLO STATO

Media dei cambi e dei titoli del 7 ottobre 1940-XVIII - N. 205

	Cambio di clearing	Cambio ufficiale
Stati Uniti America (Dollaro)	—	19,80
Inghilterra (Sterlina)	—	—
Francia (Franco)	—	—
Svizzera (Franco)	445,43	456,75
Argentina (Peso carta)	—	4,65
Belgio (Belgas)	3,0534	—
Boemia-Moravia (Corona)	65,70	—
Bulgaria (Leva)	23,58	—
Canadà (Dollaro)	—	—
Danimarca (Corona)	3,83	—
Egitto (Lira egiziana)	—	—
Estonia (Corona)	4,697	—
Finlandia (Marka)	39,84	—
Germania (Reichmark)	7,6336	7,80
Grecia (Dracma)	14,31	—
Islanda (Corona)	—	—
Jugoslavia (Dinaro)	43,70	45,63
Lettonia (Lat)	3,6751	—
Lituania (Litas)	3,3003	—
Norvegia (Corona)	4,3374	—
Olanda (Fiorino)	10,1297	—
Polonia (Zloty)	381,68	—
Portogallo (Scudo)	—	0,7994
Romania (Leu)	10,5263	—
Slovacchia (Corona)	65,70	—
Spagna (Peseta)	181 —	—
Svezia (Corona)	4,7214	4,72
Turchia (Lira turca)	15,29	—
Ungheria (Pengo)	3,85205	—

Rendita 3,50% (1906)	76,075
Id. 3,50% (1902)	74,25
Id. 3,00% Lordo	51,45
Id. 5,00% (1935)	93,90
Prestito Redimibile 3,50% (1934)	74,60
Id. Id. 5,00% (1936)	95,375
Obbligazioni Venezie 3,50%	94,80
Buoni novennali 5 % - scadenza 1941	100,575
Id. Id. 4 % - Id. 15 febbraio 1943	95,75
Id. Id. 4 % - Id. 15 dicembre 1943	95,50
Id. Id. 5 % - Id. 1944	98,125
Id. Id. 5 % - Id. 1949	100,175

MINISTERO DELLE CORPORAZIONI

UFFICIO DELLA PROPRIETÀ INTELLETTUALE

ELENCO n. 4 dei marchi di fabbrica e di commercio registrati nel mese di aprile 1940-XVIII (dal n. 61473 al n. 61532 del registro dei marchi).

NOTA. — I marchi compresi nel presente elenco sono riprodotti nel fascicolo n. 4, aprile 1940-XVIII del « Bollettino dei marchi di fabbrica e di commercio ».

DATA del deposito	TITOLARE DEL MARCHIO	SPECIE DEL MARCHIO e prodotti ai quali si riferisce	NUMERO del marchio	DATA della registrazione
		CLASSE I. — Prodotti del suolo, grezzi o parzialmente lavorati per scopi industriali, non compresi in altre classi; spoglie di animali.		
23-11-1939	Ditta Alessandro Marangoni, a Trieste.	Marchio di fabbrica per polvere atta alla lucidatura di metalli e materiale semi metallico e vitrico.	61518	22- 4-1940
		CLASSE II. — Alimenti, compresi latte, tè, caffè e surrogati; olii e grassi commestibili.		
2- 2-1940	Soc. An. Angelo Arrigoni, a Crema.	Marchio di fabbrica per formaggi grassi erborinati.	61476	12- 4-1940
20- 1-1940	Gaetano Tanfolini, a Verona.	Marchio di fabbrica per un lievito destinato a sostituire le uova nella preparazione dei dolci.	61480	12- 4-1940
13- 2-1940	Francesco Zane, a Salò (Brescia)	Marchio di fabbrica per cioccolato, caramelle, biscotti, marmellata e dolciumi in genere, sciroppi e liquori.	61481	12- 4-1940
9- 1-1940	Alceste Cangioli, Figline Valdarno (Firenze)	Marchio di fabbrica per prodotti articoli essiccati quali verdure, legumi e cereali essiccati, farine degli stessi cosiddette creme di verdure e di legumi.	61515	12- 4-1940
15-11-1939	Soc. An. Fratelli Asborno, a Arquata Scrivia (Alessandria).	Marchio di fabbrica per surrogati al caffè.	61519	22- 4-1940
13- 2-1940	Ditta A. Huber & C., Milano.	Marchio di fabbrica per formaggi e burro.	61527	22- 4-1940
13- 2-1940	Mangiarotti Giovanni S. A., Lomello (Pavia).	Marchio di fabbrica per burro.	61530	22- 4-1940
13- 2-1940	Mangiarotti Giovanni S. A., Lomello (Pavia).	Marchio di fabbrica per formaggio.	61531	22- 4-1940
		CLASSE III. — Acque minerali vini, liquori e bevande diverse. *(Vedi pure classe II marchio n. 61481).*		
31- 1-1940	Luigi Matteoli, a Ponte a Elsa (Firenze).	Marchio di fabbrica per vini.	61483	12- 4-1940
31- 1-1940	Luigi Matteoli, a Ponte a Elsa (Firenze).	Marchio di fabbrica per vini.	61484	12- 4-1940
10-10-1939	Fratelli Baldizzone, a Genova.	Marchio di fabbrica per acqua minerale da tavola.	61516	22- 4-1940

DATA del deposito	TITOLARE DEL MARCHIO	SPECIE DEL MARCHIO e prodotti ai quali si riferisce	NUMERO del marchio	DATA della registrazione
		CLASSE IV. — **Olii e grassi non commestibili, saponi e profumerie.**		
20- 2-1940	Soc. An. Casamorati, a Bologna.	Marchio di fabbrica per profumi, ciprie, lozioni, creme, essenze, dentrificio, saponi profumati, brillantine, belletti, e tutti i prodotti di cosmesi in genere e di toeletta.	61487	12- 4-1940
20- 2-1940	Soc. An. Casamorati, a Bologna.	Marchio di fabbrica per profumi, ciprie, lozioni, creme, essenze, dentrifici, saponi profumati, brillantine, belletti e tutti i prodotti di cosmesi in genere e di toletta.	61488	12- 4-1940
10- 2-1940	Ditta «Trionfale», a Parma.	Marchio di fabbrica per articoli di profumeria.	61492	12- 4-1940
29- 2-1940	Ditta S. A. Saponeria Nazionale, a Milano.	Marchio di fabbrica, per saponi, liscive, detersivi ed in particolare un sapone in polvere, specialmente adatto per bucato.	61494	12- 4-1940
2- 3-1940	Enzo Gavotti, a Milano.	Marchio di fabbrica per un liquido per ondulazione permanente per le acconciature femminili.	61501	12- 4-1940
		CLASSE V. — **Metalli lavor ti; utensili; macchine in genere, organi e parti di macchine non compresi in altre classi.**		
1- 2-1940	Ditta Angelo Siceo & C., a Torino.	Marchio di fabbrica per attrezzature per lavorazioni meccaniche, stampi, parti di macchine.	61491	12- 4-1940
2- 2-1940	Ditta La Nazionale, a Milano.	Marchio di fabbrica per lame per rasoi, rasoi, astuccı per lame, per rasoi, e per lame e rasoi.	61520	22- 4-1940
		CLASSE VI. — **Orologeria, apparecchi di elettricità, di fisica, strumenti di misura, strumenti musicali, macchine da cucire, da maglieria ecc. macchine da scrivere ed apparecchi fotografici.**		
30- 1-1940	G. Lufft Metallbarometer fabrik G. m. b. H., a Stuttgart (Germania).	Marchio di fabbrica per barometri, aneroidi, termometri, igrometri, ipsometri, strumenti di registrazione e bussole tascabili.	61473	12- 4-1940
1- 2-1940	Bendix Aviation Corporation, a South Bend (Indiana - S. U. A.).	Marchio di fabbrica per sistemi di radio installazioni e radio comunicazioni, corredi, parti ed accessori inerenti, particolarmente apparecchi radioricevitori e radio-trasmettitori, radiofari per osservatori, radio indicatori per correzione sinistro-destra di corse, radio ricercatori di direzione ed apparecchi atterramento cieco di velivoli. Già registrato negli S. U. A. al n. 422532.	61475	12- 4-1940
17- 2-1940	Walter Rosenhaft, a Roma.	Marchio di fabbrica per fotografie ed apparecchi fotografici.	61486	12- 4-1940
6- 2-1940	Soc. An. Metallotecnica, a Firenze.	Marchio di fabbrica per impianti telefonici di qualsiasi tipo e impianto di intercomunicazione (telefono ad altoparlante) di qualsiasi tipo	61489	12- 4-1940
11-10-1939	Nicola Pezzini, a Novi Ligure (Genova).	Marchio di fabbrica per lampade elettriche ad incandescenza, valvole ioniche, tubi a gas, loro parti ed accessori nonchè i gas usati per il riempimento di tali lampade elettriche valvole ioniche e tubi a gas.	61517	22- 4-1940

DATA del deposito	TITOLARE DEL MARCHIO	SPECIE DEL MARCHIO e prodotti ai quali si riferisce	NUMERO del marchio	DATA della registrazione
		CLASSE VII. — **Armi e loro accessori; esplosivi**		
7- 2-1940	Giuseppe Cappelli, a Firenze.	Marchio di fabbrica per cellulosa ottenuta da canapa, sue stoppe, suoi sottoprodotti di campagna o meccanico, suoi rifiuti e simili ed adatta in special modo per esplosivo.	61490	12- 4-1940
		CLASSE VIII. — **Materiali da costruzione; vetrerie e ceramiche.** (*Vedi anche classe I, marchio n.* 61518).		
		CLASSE IX. — **Combustibili e materiali ed articoli diversi per riscaldamento ed illuminazione.** (*Vedi anche classe VI, marchio n.* 61517).		
11- 3-1940	Soc. An. Anticromos, a Milano.	Marchio di fabbrica per cartoni attivi vegetali ed animali, prodotti decoloranti, filtranti, depuranti, assorbenti.	61511	12- 4-1940
		CLASSE X. — **Materiali diversi di uso domestico, non compresi in altre classi, oggetti per sport e giocattoli.** (*Vedi anche classe V, marchio n.* 61520).		
14- 3-1940	Vincenzo Marchetti, a Roma.	Marchio di fabbrica per apparecchi da tavolo per alberghi.	61512	12- 4-1940
		CLASSE XIII. — **Filati, tessuti, pizzi e ricami.**		
31- 1-1940	Fabbriche Italiane Seterie ed affini a Como (F. I. S. A. C.), a Camerlata Como).	Marchio di fabbrica per un tessuto composto di filato fiocco, impermeabilizzato con procedimento speciale.	61474	12- 4-1940
5- 2-1940	Ditta Angela Bodini, a Brescia.	Marchio di fabbrica per filati di lana angora sia puri al 100 % che misti con lana.	61482	12- 4-1940
29- 2-1940	Carlo Radice, a Carimate per Novedrate (Como).	Marchio di fabbrica per filati.	61493	12- 4-1940
7- 3-1940	Trabaldo Giovanni Paletta, a Ponzone (Vercelli).	Marchio di fabbrica per tessuti di puro raion e tessuti misti lana e raion.	61495	12- 4-1940
4- 3-1940	Compagnia Mercantile Coloniale S. A., a Milano.	Marchio di commercio per filati e tessuti di qualsiasi specie.	61503	12- 4-1940
		CLASSE XIV. — **Articoli di vestiario e oggetti vari d'uso o d'ornamento personale non compresi in altre classi.**		
8- 2 -1940	Maria Cristina Rabezzana, a Torino.	Marchio di fabbrica per confezioni, cappelli, e tutto quanto interessa l'abbigliamento per signora.	61477	12- 4-1940
8- 2-1940	Calzaturificio « Flexith », a Vigevano.	Marchio di fabbrica per calzature.	61523	22- 4-1940
13- 2-1940	Samaritana Soc. An., a Milano.	Marchio di fabbrica per confezioni e qualsiasi articolo inerente all'abbigliamento maschile e femminile.	61532	22- 4-1940

DATA del deposito	TITOLARE DEL MARCHIO	SPECIE DEL MARCHIO e prodotti ai quali si riferisce	NUMERO del marchio	DATA della registrazione
		CLASSE XVII. — **Carte, cartoni (compresa carta per tappezzeria) e oggetti di cancelleria.**		
9- 2-1940	Armando Montalto, a Milano.	Marchio di fabbrica per buste legali.	61525	22- 4-1940
9- 2-1940	Ditta A. Ruggeri & C., a Milano.	Marchio di fabbrica per matite ed inchiostro litografico.	61526	22- 4-1940
		CLASSE XVIII. — **Prodotti farmaceutici, apparecchi d'igiene e di terapia.**		
16- 2-1940	Società Anonima Laboratori « Panacea », a Roma.	Marchio di fabbrica per un prodotto farmaceutico e propriamente in antiemorroidale.	61485	12- 4-1940
5- 3-1940	Istituto Biochimico Ligure S. A. a Genova.	Marchio di fabbrica per prodotto farmaceutico.	61496	12- 4-1940
5- 3-1940	Istituto Biochimico Ligure S. A., a Genova.	Marchio di fabbrica per prodotto farmaceutico.	61497	12- 4-1940
5- 3-1940	Istituto Biochimico Ligure S. A., a Genova.	Marchio di fabbrica per prodotto farmaceutico.	61498	12- 4-1940
5- 3-1940	Istituto Biochimico Ligure S. A., a Genova.	Marchio di fabbrica per prodotto farmaceutico.	61499	12- 4-1940
5- 3-1940	Istituto Biochimico Ligure S. A., a Genova.	Marchio di fabbrica per prodotto farmaceutico.	61500	12- 4-1940
6- 3-1940	Istituto Sieroterapico Milanese Serafino Belfanti, a Milano.	Marchio di fabbrica per preparati farmaceutici in genere e specialmente sieri per iniezioni.	61513	12- 4-1940
		CLASSE XIX. — **Coloranti e vernici.**		
5- 3-1940	Società in nome collettivo **Milanoil**, a Lambrate (Milano).	Marchio di fabbrica per cere, vernici e prodotti similari sia liquidi che solidi, che in pasta od in polvere per lavare, sgrassare, pulire e lucidare pavimenti di legno, linoleum, mosaici, piastrelle, marmi e mobili in genere, pelli, cuoi, pegamoidi, marmi, vetri, specchi e cristalli.	61506	12- 4-1940
		CLASSE XX. — **Prodotti chimici non compresi in altre classi.** (*Vedi anche classe IX, marchio n.* 61511)		
13- 2-1940	Lydia Paroletti in Somoggi, a Roma.	Marchio di fabbrica e di commercio per prodotti chimici detergenti sgrassanti.	61479	12- 4-1940
5- 3-1940	Società in nome Collettivo Milanoil, a Lambrate (Milano).	Marchio di fabbrica per un prodotto chimico, sia liquido, che solido, che in pasta od in polvere per lavare e lucidare rapidamente e senza acqua, verniciare, ravvivare parti lucide, laccate, levigate, verniciate, smaltate e simili come automobili, vetrine, pelli, linoleum, pegamoidi, marmi, specchi, cristalli, e parti lucide in genere.	61504	12- 4-1940
5- 3-1940	Società in nome collettivo Milanoil, a Lambrate (Milano).	Marchio di fabbrica per prodotti chimici, in polvere, solidi, in pasta o liquidi come un encaustico super brillante, cere, vernici e prodotti similari, destinati a pulire, lucidare, lavare e sgrassare pavimenti di legno, linoleum, mosaici, piastrelle, mobili in genere, cuoi, pelli, pegamoidi, marmi, vetri, specchi, cristalli.	61505	12- 4-1940

DATA del deposito	TITOLARE DEL MARCHIO	SPECIE DEL MARCHIO e prodotti ai quali si riferisce	NUMERO del marchio	DATA della registrazione
5- 3-1940	Società in nome collettivo Milanoil, a Lambrate (Milano).	Marchio di fabbrica per un prodotto chimico, in polvere, in pasta, liquido o solido per distruggere le erbe infestanti dei viali, delle piazze delle strade, delle aie, cortili e simili.	61507	12- 4-1940
5- 3-1940	Società in nome collettivo « Milanoil, a Lambrate (Milano).	Marchio di fabbrica per un prodotto chimico, sia liquido, che solido, che in pasta od in polvere per la distruzione delle erbe infestanti dei viali, giardini, cortili, delle piazze, delle strade, delle aie e delle erbe incolte in genere.	61508	12- 4-1940
5- 3-1940	Società in nome collettivo Milanoil, a Lambrate (Milano).	Marchio di fabbrica per prodotti chimici moschicidi ed insetticidi in genere, sia liquidi che solidi, in polvere od in pasta.	61509	12- 4-1940
8- 3-1940	Ada D'Alessio ved. Ramarini, a Roma.	Marchio di fabbrica per liquido da bucato e disinfezioni.	61510	12- 4-1940
4- 3-1940	Laboratorio Farmaceutico Attilio Gellini, a Roma.	Marchio di fabbrica per liquido insetticida.	61521	22- 4-1940
		Classe XXI. — **Prodotti diversi non compresi in altre classi.**		
2- 3-1940	Angelo Reguzzoni, a Gallarate.	Marchio di fabbrica di prodotti di incollaggio di filati, in particolare di fibre tessili artificiali.	61502	12- 4-1940
6- 3-1940	Antonio Dehò & Pasquale D'Ascola, a Milano.	Marchio di fabbrica per morsetti e supporti per colonnette di vetrina.	61514	12- 4-1940
8- 2-1940	Vetreria Moderna S. A., a Verona.	Marchio di fabbrica per flaconi per profumi.	61524	22- 4-1940
13- 2-1940	S. A. I. E. K. (Soc. An. Italiana Emulsionatore Kasarnowski), a San Remo.	Marchio di fabbrica per prodotto emulsionatore per olii e simili.	61528	22- 4-1940
13- 2-1940	S. A. I. E. K. (Soc. An. Italiana Emulsionatore Kasarnowski), a San Remo.	Marchio di fabbrica per prodotto emulsionatore per olii e simili.	61529	22- 4-1940
		Classe XXII. — **Prodotti diversi compresi in più classi.**		
8- 2-1940	Vittorio Boros, a Roma.	Marchio di fabbrica per prodotti cosmetici, disinfettanti, deodoranti, odoranti, articoli sanitari come apparecchi per saponi liquidi e per ozonare l'aria sui termosifoni, per eliminare l'infezione dai gabinetti e simili, prodotti igienici come carta igienica disinfettata, apparecchi igienici per asciugare le mani e per conservare la biancheria e per parrucchiere, prodotti casalinghii, come prodotti per la pulizia della casa, prodotti per pavimenti, per mobili, contro le tarme e i parassiti, prodotti di pulizia generale per strade, uffici come granate speciali, raccogli immondizie, spruzzatori, prodotti chimici diversi.	61478	12- 4-1940

DATA del deposito	TITOLARE DEL MARCHIO	SPECIE DEL MARCHIO e prodotti ai quali si riferisce	NUMERO del marchio	DATA della registrazione
5- 2-1940	Luigi Pia, a Torino.	Marchio di fabbrica per bitumi naturali ed olii residuali asfaltici ottenuti dalla distillazione di roccie asfaltiche, schisti bituminosi nazionali, soffiati mediante aria, con o senza altri agenti ossidanti; bitumi ed olii residuali, derivati dalla distillazione del petrolio e delle raffinerie di olii minerali, soffiati, mediante aria con o senza altri agenti ossidanti; bitumi naturali di lago o di miniera e loro olii derivati da distillazione, soffiati a mezzo d'aria con o senza altri agenti ossidanti; peci di acidi grassi animali e vegetali, ottenute dalla distillazione, idrogenazione e saponificazione solfo-acida dei grassi anzidetti, soffiate a mezzo d'aria con o senza altri agenti ossidanti; catrami, olii e peci, derivati dalla distillazione, idrogenazione di combustibili solidi soffiati mediante aria, con o senza altri agenti ossidanti; feltri e cartoni bitumati e catramati: vernici e mastici a base di bitumi, catrami loro olii derivati.	61522	22- 4-1940

AVVISO. — Presso le Prefetture e i Consigli provinciali delle corporazioni del Regno sono visibili i fascicoli del periodico « Les marques Internationales », contenente i marchi registrati internazionalmente a Berna.

Il direttore: A. ZENOARINI

(3789)

MINISTERO DELLE CORPORAZIONI

Variazione all'elenco « C » delle aziende industriali e commerciali appartenenti a cittadini italiani di razza ebraica della provincia di Brescia.

Ditta Benjacar Santo. — Sede: Brescia, corso Zanardelli, 1 - Oggetto: Commercio pellicceria e cappelli da signora. - Unico proprietario e firmatario: Benjacar Santo fu Santo, nato a Smirne il 15 ottobre 1901, apolide.

(3891)

Comunicazione concernente l'elenco « B » delle aziende industriali e commerciali appartenenti a cittadini italiani di razza ebraica.

E' accolto il ricorso in data 16 gennaio 1940-XVIII presentato dal giudeo Aldo Sestieri avverso la inclusione dell'azienda « Stabilimento Industriale Manufatti Carta » Isola Liri (Frosinone) nell'elenco « B » delle aziende industriali e commerciali appartenenti a cittadini italiani di razza ebraica, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno n. 273 del 24 novembre 1939-XVIII, perchè dalle indagini di natura tecnica svolte da questo Ministero per il tramite dello Ispettorato corporativo è risultato che la riduzione del numero dei propri dipendenti operata dall'azienda stessa nel 1939 è stata determinata:

1) dall'entrata in vigore, dal 21 settembre 1938, del contratto collettivo di lavoro che, aumentando le paghe di circa il 25 %, aggravò i costi di produzione, i quali si erano già precedentemente appesantiti;

2) dal fatto che la azienda stessa aveva mantenuto nel 1938 personale esuberante alle sue effettive esigenze, malgrado la diminuita attività commerciale, sia per non perdere mano d'opera già istruita, sia per non provocare disoccupazione e malcontento e sia in vista di una ripresa del mercato.

In conseguenza, l'azienda suddetta viene cancellata, a tutti gli effetti, dall'elenco « B » e viene inclusa nell'elenco « C », delle aziende industriali e commerciali appartenenti a cittadini italiani di razza ebraica.

Roma, addì 7 ottobre 1940-XVIII

(3922)

MINISTERO DELL'INTERNO

DIREZIONE GENERALE DELLA SANITÀ PUBBLICA

Sostituzione di un membro del Consiglio provinciale di sanità di Napoli

Con R. decreto 18 dicembre 1939-XVIII, registrato alla Corte dei conti il 20 gennaio 1940-XVIII, registro n. 1 Interno, foglio n. 305, il sig. prof. Mario Mazzeo è stato nominato componente del Consiglio provinciale di sanità di Napoli, per il triennio 1938-40, in sostituzione del prof. Donato Ottolenghi.

(3903)

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

Attivazione di servizio telegrafico

Si comunica che il giorno 27 settembre 1940-XVIII è stato attivato il servizio telegrafico pubblico nella ricevitoria postale di Cà dè Fabbri (comune di Minerbio) in provincia di Bologna.

(3923)

CONSORZIO DI CREDITO PER LE OPERE PUBBLICHE

Costituito con decreto-legge 2 settembre 1919, n. 1627 convertito in legge 14 aprile 1921, n. 488.

SEDE IN ROMA

Preavviso riguardante l'estrazione di obbligazioni 4,50 % di Credito comunale (ex 6 %) Serie speciale « Città di Torino », « Città di Trieste », « Città di Venezia » e « Città di Catania », nonchè distruzione di titoli al portatore.

Si notifica che il 2 novembre 1940-XIX, incominciando alle ore 9, si procederà, presso la sede del Consorzio, in Roma, via Vittorio Veneto 89, alle seguenti operazioni:

a) *In ordine alle obbligazioni* 4,50 % (*ex* 6 %) *di Credito comunale Serie speciale « Città di Torino ».*

Estrazione a sorte di:

n. 375 titoli di 1 obbligazione
» 1155 titoli di 5 obbligazioni
» 1130 titoli di 10 obbligazioni

e così in totale n. 2660 titoli, per 17.450 obbligazioni da L. 500 cadauna, pari ad un capitale nominale complessivo di L. 8.725.000.

b) *In ordine alle obbligazioni* 4,50 % (*ex* 6 %) *di Credito comunale Serie speciale « Città di Trieste ».*

Estrazione a sorte di:

n. 110 titoli di 1 obbligazione
» 80 titoli di 5 obbligazioni
» 155 titoli di 10 obbligazioni
» 50 titoli di 25 obbligazioni

in totale n. 395 titoli per n. 3310 obbligazioni da L. 500 cadauna, pari ad un capitale nominale complessivo di L. 1.655.000.

c) *In ordine alle obbligazioni* 4,50 % (*ex* 6 %) *di Credito comunale Serie speciale « Città di Venezia ».*

Estrazione a sorte di n. 270 titoli decupli rappresentanti 2700 obbligazioni da L. 500 cadauna, e così in complesso un capitale nominale di L. 1.350.000.

d) *In ordine alle obbligazioni* 4,50 % (*ex* 6%) *di Credito comunale Serie speciale « Città di Catania ».*

Estrazione a sorte di n. 115 titoli decupli, rappresentanti 1150 obbligazioni da L. 500 cadauna, e così in totale un capitale nominale di L. 575.000.

e) Distruzione di titoli rappresentanti obbligazioni 4,50% di Credito comunale Serie speciale « Città di Torino », « Città di Trieste », « Città di Venezia » e « Città di Catania », sorteggiati nelle precedenti estrazioni e rimborsati dal 1° luglio 1939-XVII al 30 giugno 1940-XVIII.

Alle suddette operazioni potrà assistere il pubblico.
Con successiva notificazione saranno pubblicati i numeri dei titoli sorteggiati.

Roma, addì 10 ottobre 1940-XVIII

Il presidente: V. AZZOLINI

(3928)

CONCORSI

REGIA PREFETTURA DI PAVIA

Graduatoria generale del concorso a posti di ostetrica condotta

IL PREFETTO DELLA PROVINCIA DI PAVIA

Vista la graduatoria delle concorrenti ai posti di ostetrica condotta vacanti nella provincia di Pavia al 30 novembre 1938 formata dalla Commissione giudicatrice nominata con decreto Ministeriale 25 gennaio 1940;
Visti gli articoli 36 e 69 del R. decreto 27 luglio 1934, n. 1265, approvante il testo unico delle leggi sanitarie;
Visti gli articoli 23 e 55 del regolamento 11 marzo 1935, n. 281;

Decreta:

E' approvata la seguente graduatoria delle candidate al concorso di cui alle premesse:

1. Fiocchi Ermelinda . . . . con punti 60,75 su 100
2. Vanoli Giuseppina . . . . » 60,32 »
3. Cisco Fedora . . . . . . » 56,47 »
4. Romano Pierina . . . . . » 56 »
5. Campagnoli Adele . . . . » 54,71 »
6. Moroni Luigia . . . . . » 54,24 »
7. Sacchi Maria . . . . . . » 53,81 »
8. Armella Esterina . . . . » 52,15 »
9. Ravera Gasparina . . . . » 51,91 »
10. Fiocchi Luigia . . . . . » 51,56 »
11. Tiloia Giovanna (nata il 18 settembre 1909) . . . . . » 51,10 »
12. Gennari Angelina (nata il 19 maggio 1913) . . . . . » 51,10 »
13. Zanini Ida . . . . » 50,85 »
14. De Gasparis Carolina . . . . » 50,22 »
15. Galletti Carolina (nata il 23 ottobre 1907) . . . . . » 50 »
16. Estorti Eugenia (nata il 25 aprile 1909) . . . . . » 50 »
17. Del Carro Emilia . . . . . » 49,33 »
18. Zanoli Rosa . . . . . . » 49,11 »
19. Roscio Carolina . . . . . » 49,10 »
20. Lucotti Leonina . . . . . » 49 »
21. Marzani Elsa . . . . . . » 48,78 »
22. Rossignoli Decia . . . . . » 48,31 »

La soprascritta graduatoria sarà pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, sul Foglio annunzi legali della Provincia e per otto giorni consecutivi nell'albo pretorio della Prefettura e dei Comuni interessati.

Pavia, addì 14 settembre 1940-XVIII

Il prefetto: VITELLI

IL PREFETTO DELLA PROVINCIA DI PAVIA

Visto il proprio decreto n. 29234 di ugual data col quale si approva la graduatoria delle candidate risultate idonee nel concorso a posti di ostetrica condotta vacanti nella Provincia al 30 novembre 1938;
Visto per le varie candidate dichiarate idonee, l'ordine di preferenza con cui hanno elencato le sedi per le quali hanno dichiarato di concorrere;
Visti gli articoli 36 e 69 del testo unico delle leggi sanitarie;
Visti gli articoli 23 e 55 del regolamento 11 marzo 1935, n. 281;

Decreta:

Sono dichiarate vincitrici del concorso di cui alle premesse e quindi designate per la nomina nel posto per ciascuna a fianco indicato, le seguenti ostetriche:

1. Fiocchi Ermelinda, per la condotta di S. Cipriano Po;
2. Vanoli Giuseppina, per la condotta di Sannazzaro de' Burgondi;
3. Cisco Fedora, per la condotta di Pregola S. Margherita Staff.;
4. Romano Pierina, per la condotta di Montebello;

5. Campagnoli Adele, per la condotta di Vistarino-Copiano;
6. Moroni Luigia, per la condotta di Costa de' Nobili;
7. Sacchi Maria, per la condotta di Redavalle-Cassino Po di Bron;
8. Armella Esterina, per la condotta di Monticelli Pavese;
9. Ravera Gasparina, per la condotta di Nicorvo.

Non viene fatta alcuna ulteriore dichiarazione di vincitrice per la condotta di Montù Berchielli assorbita in seguito alla soppressione del Comune.

Nel caso che si rendessero necessari provvedimenti per la sostituzione saranno osservate le disposizioni di cui agli articoli 36 comma V e 69 comma IV delle leggi sanitarie.

I podestà dei Comuni interessati sono incaricati dell'esecuzione del presente decreto che sarà pubblicato a norma di legge.

Pavia, addì 14 settembre 1940-XVIII

Il prefetto: VITELLI

(3834)

REGIA PREFETTURA DI AGRIGENTO

Graduatoria generale del concorso a posti di ostetrica condotta

IL PREFETTO DELLA PROVINCIA DI AGRIGENTO

Visti i verbali redatti dalla Commissione giudicatrice del concorso a posti di ostetrica condotta, vacanti in questa Provincia al 30 novembre 1938;

Vista la graduatoria formata dalla Commissione predetta nel verbale n. 8 del 9 giugno 1940-XVIII;

Visti i Regi decreti 27 luglio 1934, e 11 marzo 1935, n. 281;

Decreta:

E' approvata la seguente graduatoria delle concorrenti a posti di ostetrica condotta, vacanti in questa Provincia al 30 novembre 1938:

1) Vetro Giuseppa	punti	49,684/100
2) Celestino Maria	»	49,176/100
3) Caruso Giuseppina	»	47,775/100
4) Cognata Maria	»	47,000/100
5) Cimino Giacoma	»	44, 23/100
6) Lo Giudice Calogera	»	41,681/100

Il presente decreto sarà pubblicato a norma di legge.

Agrigento, addì 20 settembre 1940-XVIII

Il prefetto: CORPACI

IL PREFETTO DELLA PROVINCIA DI AGRIGENTO

Visto il proprio decreto n. 20745 del 20 settembre 1940, con il quale è stata approvata la graduatoria delle concorrenti ai posti di ostetrica condotta, vacanti in questa Provincia al 30 novembre 1938;

Considerato che occorre procedere alla designazione delle vincitrici dei posti messi a concorso;

Visti i Regi decreti 27 luglio 1934, n. 1265, e 11 marzo 1935, n. 281;

Decreta:

Le sottonotate persone sono dichiarate vincitrici del concorso a posti di ostetrica condotta per il Comune segnato a fianco di ciascuna di esse:

1) Vetro Giuseppa, residente a Montedoro (Caltanissetta), per il comune di Agrigento;

2) Celestino Maria, residente in Alessandria della Rocca, per il comune di Racalmuto.

I podestà dei Comuni interessati sono incaricati dell'esecuzione del presente decreto, che sarà pubblicato a norma di legge.

Agrigento, addì 21 settembre 1940-XVIII

Il prefetto: CORPACI

(3851)

REGIA PREFETTURA DI RIETI

Graduatoria generale del concorso a posti di ostetrica condotta

IL PREFETTO DELLA PROVINCIA DI RIETI

Visto il proprio avviso in data 31 dicembre 1939 con il quale venne indetto pubblico concorso per titoli ed esami per il conferimento dei posti di ostetrica condotta vacanti al 30 novembre 1938;

Vista la graduatoria di merito formata dalla Commissione giudicatrice del concorso e riconosciuta la regolarità del procedimento eseguito;

Visti gli articoli 23 e 55 del regolamento per i concorsi sanitari approvato con R. decreto 11 marzo 1935, n. 281, nonchè l'art. 69 del vigente testo unico delle leggi sanitarie;

Decreta:

E' approvata la seguente graduatoria delle concorrenti dichiarate idonee al concorso per il conferimento dei posti di ostetrica condotta, vacanti al 30 settembre 1938-XVI:

1. Cipicchia Angela	punti	48,83
2. D'Orazi Maria in Cattivera	»	48,57
3. Bellò Maria	»	47,50
4. Cipriani Jole in Montarso	»	46,75
5. Troiani Teresa	»	44,97
6. Lacchini Anna	»	44,32
7. Bisaccioni Clelia	»	44 —
8. Ficola Veneranda	»	43,62
9. Ballerini Emma	»	43 —
10. Giagnoni Jole	»	42,63
11. Lovello Lorenzina	»	42,44
12. Ramadori Cintia	»	41,32
13. Fattore Filomena	»	40,44
14. Pitotti Antonia	»	40,38
15. Ciacci Delfina in Gorini	»	40,32
16. Dondi Maria	»	40,09
17. Giampietri Marianna	»	38,66
18. Cococcetta Violetta	»	38,16
19. Napoleone Marianna	»	39 —

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, nel Foglio annunzi legali della Provincia e, per otto giorni consecutivi, all'albo pretorio della Prefettura e dei Comuni interessati.

Rieti, addì 19 settembre 1940-XVIII

Il prefetto: STROPPOLATINI

IL PREFETTO DELLA PROVINCIA DI RIETI

Visto il proprio decreto pari numero e data con il quale è stata approvata la graduatoria delle concorrenti ai posti di ostetrica condotta, vacanti nella Provincia al 30 novembre 1938;

Considerato che occorre provvedere alla dichiarazione delle vincitrici delle singole condotte messe al concorso;

Vedute le indicazioni delle sedi per ordine di preferenza fatte dalle concorrenti nelle domande di ammissione al concorso;

Visto l'art. 69 del testo unico delle leggi sanitarie e l'art. 55 del R. decreto 11 marzo 1935, n. 281;

Decreta:

Le seguenti ostetriche sono dichiarate vincitrici del concorso suddetto ed assegnate alle condotte a fianco indicate:

1. Cipicchia Angela, Cantalice - Delegazione di Rieti;
2. D'Orazi Maria in Cattivero, Montopoli in Sabina;
3. Bellò Maria, Petrella Salto;
4. Cipriani Jole in Montarso, 2ª condotta di Contigliano;
5. Troiani Teresa, Castelnuovo di Farfa;
6. Bisaccioni Clelia, Pescorocchiano:
7. Ficola Veneranda, Belmonte Sabino;
8. Ballerini Emma, Borgocollefegato;
9. Giagnoni Jole, Casaprota;
10. Lovello Lorenzina, Orvinio;
11. Ramadori Cintia, Poggio S. Lorenzo;
12. Ciacci Delfina in Gorini, Consorzio Longone Concerviano.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, nel Foglio annunzi legali della Provincia e, per otto giorni consecutivi, all'albo pretorio della Prefettura e dei Comuni interessati.

Rieti, addì 19 settembre 1940-XVIII

Il prefetto: STROPPOLATINI

(3838)

REGIA PREFETTURA DI VERCELLI

Varianti alle graduatorie del concorso a posti di ostetrica condotta

IL PREFETTO DELLA PROVINCIA DI VERCELLI

Visto il precedente decreto n. 16273-3ª San. in data 18 luglio u. s. con il quale in relazione alle risultanze di graduatorie del concorso bandito per la copertura dei posti di ostetrica condotta vacanti in provincia di Vercelli alla data del 30 novembre 1938 nei comuni di Livorno Ferraris, Cascine S. Giacomo e Rovasenda e S. Germano, veniva, fra le altre, nominata vincitrice del concorso l'ostetrica Torretti Ausilia per la condotta di Cascine S. Giacomo;
Dato atto che la suddetta ostetrica come da comunicazione in data 31 agosto u. s., n. 1420, del podestà di Cascine S. Giacomo, ha deliberato di rinunciare al posto e considerata la necessità di provvedere per l'assegnazione dello stesso ad altra ostetrica in relazione all'ordine di graduatoria ed all'indicazione delle sedi designate in linea di preferenza;
Visti gli articoli 55 e 23 del regolamento 11 marzo 1935, n. 281, sui concorsi sanitari;

Decreta:

E' stata dichiarata vincitrice del concorso suddetto per la condotta di Cascine S. Giacomo l'ostetrica Culò Carolina.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e nel Foglio annunzi legali di questa Provincia e per otto giorni consecutivi all'albo pretorio della Prefettura e del Comune interessato.

Vercelli, addì 23 settembre 1940-XVIII

Il prefetto: BARATELLI

(3892)

IL PREFETTO DELLA PROVINCIA DI VERCELLI

Visto il precedente decreto n. 16273, div. 3ª S.A., in data 18 luglio u. s., con il quale, in relazione alle risultanze di graduatoria del concorso bandito per la copertura dei posti di ostetrica condotta vacanti in provincia di Vercelli alla data del 30 novembre 1938 nei comuni di Livorno Ferraris, Cascine S. Giacomo, Rovasenda e S. Germano veniva, fra le altre, nominata vincitrice del detto concorso l'ostetrica Brustia Bernardina per la condotta di Livorno Ferraris;
Dato atto che la suddetta ostetrica come da comunicazione in data 12 settembre u. s., n. 3542, del podestà di Livorno Ferraris, ha dichiarato di rinunciare al posto e considerata la necessità di provvedere per l'assegnazione dello stesso ad altra ostetrica in relazione all'ordine di graduatoria ed all'indicazione delle sedi designate in linea di preferenza;
Visti gli articoli 55 e 23 del regolamento 11 marzo 1935, n. 281, sui concorsi sanitari;

Decreta:

E' dichiarata vincitrice del concorso suddetto per la condotta di Livorno Ferraris l'ostetrica Boffa Domenica.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e nel Foglio annunzi legali della Provincia e per otto giorni consecutivi all'albo pretorio della Prefettura e del Comune interessato.

Vercelli, addì 23 settembre 1940-XVIII

Il prefetto: BARATELLI

(3893)

IL PREFETTO DELLA PROVINCIA DI VERCELLI

Visto il precedente decreto n. 16273, div. III S.A., in data 18 luglio u. s. con il quale, in relazione alle risultanze di graduatoria del concorso bandito per la copertura dei posti di ostetrica condotta vacanti in provincia di Vercelli alla data del 30 novembre 1938, nei comuni di Livorno Ferraris, Cascine S. Giacomo, Rovasenda e San Germano, veniva, fra l'altro, nominata vincitrice del detto concorso l'ostetrica Faluomi Nazzarena per la condotta di Rovasenda;
Dato che la suddetta ostetrica, come da comunicazione in data 7 settembre u. s., n. 2145, del podestà di Rovasenda ha dichiarato di rinunciare al posto, e considerata la necessità di provvedere per la assegnazione dello stesso ad altra ostetrica in relazione all'ordine di graduatoria ed all'indicazione delle sedi designate in linea di preferenza;
Visti gli articoli 55 e 23 del regolamento 2 marzo 1935, n. 281, sui concorsi sanitari;

Decreta:

E' dichiarata vincitrice del concorso suddetto per la condotta di Rovasenda l'ostetrica Bessone Ada.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e nel Foglio annunzi legali della Provincia e per otto giorni consecutivi all'albo pretorio della Prefettura e del Comune interessato.

Vercelli, addì 23 settembre 1940-XVIII

Il prefetto: BARATELLI

(3894)

LONGO LUIGI VITTORIO, *direttore* — GIOLITTI GIUSEPPE, *direttore agg.* SANTI RAFFAELE, *gerente*

Roma — Istituto Poligrafico dello Stato — G. C.